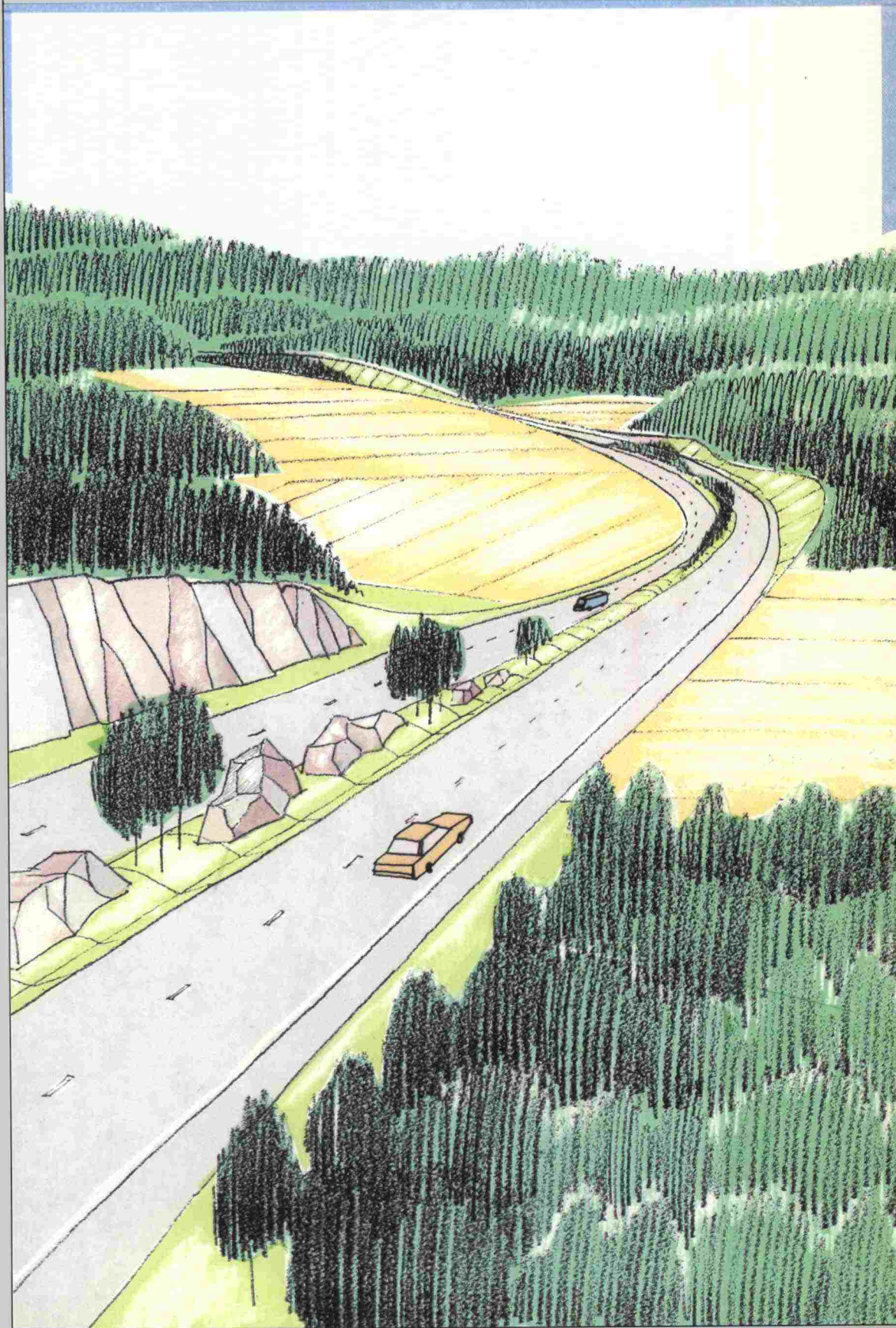


**Tielaitos**

## **Vt 3 väyläarkkitehtuuri**



**Tielaitoksen  
selvityksiä  
76/1995**

**Helsinki 1995**

**Hämeen tiepiiri  
Uudenmaan tiepiiri  
Keskushallinto**

Tielaitoksen selvityksiä  
76/1995

## **Vt 3 väyläarkkitehtuuri**

**Tielaitos**  
Hämeen tiepiiri  
Uudenmaan tiepiiri  
Keskushallinto

Helsinki 1995

ISSN 0788-3722  
ISBN 951-726-148-9  
TIEL 3200351  
Painatuskeskus Oy  
Helsinki 1995

Julkaisun kustannus ja myynti:  
Tielaitos, hallinnon palvelukeskus,  
painotuotepalvelut  
Telefax (90) 1487 2652

Joutsenmerkin arvoinen paperi

**Tielaitos**  
Opastinsilta 12 A  
PL 33  
00521 HELSINKI  
Puh. vaihde (90) 148 721



## TIIVISTELMÄ

Tässä selvityksessä tarkastellaan nykyaikaisen, tehokkaan moottoritieympäristön visuaalisia ongelmia ja mahdollisia ratkaisumalleja niihin.

Vt3-väyläarkkitehtuuriprojekti käynnistettiin Hämeen tiepiirin toimesta. Ajatuksena oli uuden moottoritieosuuden Hämeenlinna - Kulju kehittäminen paitsi standardiltaan korkeatasoiseksi, myös visuaalisesti korkealuokkaiseksi tieksi, jolla olisi selkeä oma luonne ja imago. Työn käynnistyttyä siihen liitettiin myös jo rakennetun osuuden väyläarkkitehtuuri Uudenmaan tiepiirin alueella välillä Helsinki - Hämeenlinna. Tällä osuudella suurimmat kysymykset olivat tieympäristön elävöittäminen ja yhtenäisen imagon luominen koko välillä Helsinki - Tampere. Keskeiseksi kysymykseksi molemmilla osuuksilla nousi myös paikkojen identiteetti ja liittymien tunnistaminen.

Väyläarkkitehtuuriprojekti perustuu ajatukseen tiestä ja sen lähiympäristöstä kokonaisteoksena. Tien tulee paitsi täyttää tehokkuuden vaatimus, myös tarjota perusratkaisultaan yhtenäinen ja harmoninen väylämiljöö sekä elämyksiä ja vaihtelua tien käyttäjälle.

Väyläarkkitehtuuri-ajatus toimii siis kahdella tasolla. Väylälle tulee kehittää yhtenäiset perusratkaisut ja imago, joka pysyy samana koko väylän matkan. Tässä tapauksessa valtatiellä 3 on pyritty yhtenäistämään perusratkaisuja, jotka helposti vaihtelevat moottoritieellä jota suunnitellaan 6-12 kilometrin jaksoissa.

Imagoksi valtatielle 3 on ehdotettu kehitettäväksi "kivitie". Toisaalta väylän käyttäjän mielenkiinnon säilyttämiseksi, orientoitavuuden helpottamiseksi ja liittymien tunnistamiseksi on ehdotettu tiettyjen kohteiden korostamista erilaisin keinoin. Nämä kohteet nostetaan "atraktioiksi", jotka kulkiija muistaa matkastaan jälkeenkin päin. Tällaisia atraktioita voivat olla esimerkiksi liittymäympäristöt, erityiset kallioleikkaukset, muinaismuistomerkit, rakennukset, sillat tai muut rakennelmat, poikkeava kasvillisuus ja muu vastaava mielenkiinnon kohde.

Vt3-väyläarkkitehtuuriprojektia on säädellyt tietty kaksijakoisuus. Ideoiden kehittelyä on tehty sekä valmiiseen moottoritieympäristöön että vasta suunnitella ja rakenteilla olevaan moottoritieympäristöön. Erityistä painoa on siis laitettu ideoiden kehittelyyn siten, että ne ovat toteutettavissa molemmissa tapauksissa ja koko väylän yhtenäisyys välillä Helsinki - Tampere on mahdollista saavuttaa.



## **ESIPUHE**

Tämä raportti esittelee vt3-väyläarkkitehtuuriprojektin vaiheita ja tuloksia. Koska projekti on luonteeltaan vahvasti pilottiprojekti, on katsottu aiheelliseksi esitellä projektin tuloksien lisäksi myös projektin vaiheita ja ongelmia.

Tämän raportin tarkoituksena on nostaa nykyaikaisen, tehokkaan tieympäristön visuaalisia ongelmia esille ja esitellä niihin tämän projektin myötä laadittuja ratkaisuja.

Vt3-väyläarkkitehtuuriprojektin pääsuunnittelijat ovat arkkitehti Eevaliisa Härö ja arkkitehti, maisema-arkkitehti Tiina Kauniskangas Viatek-Yhtiöistä. Projektiryhmään ovat osallistuneet suunnittelupäällikkö Matti Lahti, projektipäällikkö Jorma Jokilehto, insinööri Pekka Petäjäniemi, rakennusmestari Jari Ouni ja maisemahoidon valvoja Lauri Ruippo Hämeen tiepiiristä, diplomi-insinööri Viljo Miranto ja arkkitehti Liisa Koskela Uudenmaan tiepiiristä sekä projektipäällikkö Olli Haavisto Tielaitoksesta.

Helsingissä kesäkuussa 1995

**Hämeen tiepiiri**

**Uudenmaan tiepiiri**

**Tielaitos, Keskushallinto**

## Sisällysluettelo

TIIVISTELMÄ	3
ESIPUHE	5
1 JOHDANTO	8
1.1 Mitä on väyläarkkitehtuuri?	8
1.2 Vt3-väyläarkkitehtuuriprojekti	8
2 TYÖN TAVOITTEET	9
2.1 Tavoitteiden taustaa	9
2.2 Tavoitteet koko väyläajaksolla	10
3 ONGELMIEN KARTOITUS	12
4 VÄYLÄN JAKSOTUS	14
4.1 Jaksotus työvälineenä	14
4.2 Aika ja tapahtumat	14
4.3 Väylän jaksotus	15
4.4 Jaksojen käsittelyperiaatteet	21
5 TIEN IMAGO: KIVEN KÄYTTÖ JA KALLIOLEIKKAUKSET	27
5.1 Kiven käyttö	27
5.1.1 Lähtökohtia	27
5.1.2 Kiven käyttö keskikaistalla	28
5.1.3 Kiven käyttö kallioleikkausten yhteydessä	29
5.1.4 Kiven käyttö risteyssiltojen yhteydessä	30
5.1.5 Kiven käyttö taajamaliittymissä	31
5.1.6 Kiven käyttö levähdysalueiden yhteydessä	32
5.2 Kallioleikkaukset	33
5.2.1 Lähtökohtia	33
5.2.2 Normaalikäsitteily	33
5.2.3 Luonnonmukaiseksi käsitteily	35
5.2.4 Muotoa korostava käsitteily	36
5.2.5 Erityiskohteet	38
6 PUNAINEN LANKA: KESKIKAISTAN KÄSITTELY	39
6.1 Lähtökohtia	39
6.2 Keskikaistan muotoilu	39
6.3 Keskikaistan istuttaminen	42

---

7	ORIENTOITAVUUS: LIITTYMÄT JA ATTRAKTIOT	44
7.1	Liittymien käsittely	44
7.1.1	Lähtökohtia	44
7.1.2	Liittymien käsittely välillä Helsinki - Hämeenlinna	45
7.1.3	Liittymien käsittely välillä Hämeenlinna - Kulju	50
7.2	Attraktiot	51
7.2.1	Lähtökohtia	51
7.2.2	Attraktiot välillä Helsinki - Hämeenlinna	51
7.2.3	Attraktiot välillä Hämeenlinna - Kulju	53



## 1 JOHDANTO

### 1.1 Mitä on väyläarkkitehtuuri?

Väyläarkkitehtuuri on näkemys väylästä visuaalisena kokonaisuutena, johon kuuluu väylä ympäristöineen. Viime aikoina on voimistunut käsitys tieympäristön tärkeydestä ihmisen arkiympäristönä ja käsitys tiestä maisemana. Moderni yhteiskunta perustuu paljolti liikkeeseen ja liikkumiseen. Tieympäristössä vietetystä ajasta on muodostunut huomattava osa päiväämme, ja tämän merkitys on alettu tiedostaa. Samalla on korostunut tiemaiseman ymmärtäminen visuaalisena kokonaisuutena, johon kuuluu paitsi itse väylä, myös siihen tilallisesti liittyvät alueet. Maisema ei pääty hallinto- tai omistusrajoihin. Näiden näkemysten korostuessa viime vuosina väyläarkkitehtuurille on alkanut muodostua omaa roolia tiehankkeiden yhteydessä.

Helsinki - Tampere -moottoritie muodostaa tehokkaan linkin Suomen kahden vetovoimaisimman alueen välille. Tähän väylään tukeutuu kymmenkunta pienempää kaupunkia, joista muodostuu taajamanauha Helsingistä Hämeeseen. Väylän johdonmukaisuus ja toimivuus liitettynä maisemaan ja yhdyskuntarakenteeseen parantaa sen toimivuutta, turvallisuutta, esteettisyyttä ja orientoitavuutta.

Nykyiset tiehankkeet ovat yhteistyöprojekteja, joihin liittyy tielaitoksen ja muiden viranomaisten lisäksi eri tyyppisiä ulkoisia sidosryhmiä sekä lukuisia eri konsulttien edustajia. Tietä suunnitellaan 6-12 kilometrin jaksoissa, joiden projektiryhmiin kuuluu rinnakkaisilla jaksoilla usein eri suunnittelijat. Pitkän väyläjakson tarkastelu kokonaisuutena onkin uusi työskentelytapa useille väylähankkeseen osallistuville suunnittelijoille. Myös väyläarkkitehtuuri on lähtökohtana uusi useille suunnittelijoille.

### 1.2 Vt3-väyläarkkitehtuuriprojekti

Vt3-väyläarkkitehtuuriprojekti aloitettiin syksyllä 1994 Hämeen tiepiirin toimesta. Ideana oli kehittää uudesta moottoritiestä Hämeenlinna - Tampere -välillä ympäristöltään uudenlainen väylä. Tiemaisemasta haluttiin kehittää yhtenäisen kokonaisuus, jolla olisi oma luonne ja imago. Yhtenäisen kokonaisuuden suurimpana ongelmana nähtiin moottoritien vakiintunut suunnittelukäytäntö, jossa tie suunnitellaan etapeissa, joista jokaisella voi olla omat suunnittelijansa ja toteuttajansa. Tämä luo perusratkaisuiltaan epäyhtenäistä, sekavaa ympäristöä. Lisäksi ongelmaksi koettiin moottoritieympäristön anonyymius: kaikki moottoritieympäristöt muistuttavat toisiaan. Tielle haluttiin luoda oma imago, josta tien voi tunnistaa miltei millä kohdalla vain Hämeenlinna - Tampere -moottoritieksi.

Uudenmaan tiepiirin osuus Helsinki - Hämeenlinna -moottoritie liitettiin projektiin loppusyksystä 1994. Pääongelmien katsottiin olevan pitkälti samat: väylän yhtenäisyys ja tien imagokysymys. Lisäksi tiemaiseman katsottiin olevan korostetun anonyymi ja tapahtumaköyhä. Tämä johdatti projektiryhmän tarkastelemaan jo rakennetun moottoritieympäristön problematiikkaa ja mahdollisuuksia.

Vt3-väyläarkkitehtuuriprojektin tarkoitus on ollut etsiä konkreettisia ehdotuksia jo rakennetun ja vasta rakenteilla ja suunnitteilla olevan moottoritieympäristön parantamiseksi. Tähän on pyritty runsaalla kuvamateriaalilla, ennen-jälkeen-tarkasteluilla ja tiiviisti toimineella projektiryhmän työskentelyllä. Tässä projektissa projektiryhmä ei ole toiminut vain seurantaryhmänä, vaan ideoijana ja ajatusten koestajana.

Yhtenäisyys	→ tietekniset perusratkaisut → siltatyypit → vihersuunnittelun peruseriaatteen
Luonne	→ kivitie; toistuvat kiviaiheet koko väylän varrella
Tapahtumat	→ paikasta lähtevät ja paikkaan sidotut tapahtumat, jotka kertovat matkan etenemisestä ja kulkijan sijainnista.

## 2 TYÖN TAVOITTEET

### 2.1 Tavoitteiden taustaa

Vt3-väyläarkkitehtuuriprojektin tavoitteet pohjautuvat kahteen näkökulmaan: hyvän liikenneympäristön kokonaisvaltaiseen merkitykseen sekä kestävän kehityksen periaatteiden hyväksymiseen. Tielaitoksen tulevaisuuden visiot tukevat näitä näkökulmia, sillä niiden mukaan tulevat kaikkien teitä koskevien arvojen joukosta korostumaan juuri liikenneympäristön parantaminen ja kestävän kehityksen mukainen tiesuunnittelu, rakentaminen ja kunnossapito.

Liikenneympäristön parantaminen jakaantuu tässä projektissa olemassa olevan väylän lähiympäristön parantamiseen sekä uuden, rakennettavan väylän suunnitteluun vaikuttamiseen. Tämän vuoksi samoista tavoitteista huolimatta menetelmät ovat erilaiset. Ideologisen pohjana tälle väyläarkkitehtuuri-projektille toimii kaksi ajatusta: ajatus väylästä kokonaisuutena ja idea uudesta väylästä tulevaisuuden kulttuurimaisemana. Ajatus väylästä kokonaisuutena pyritään tuomaan esille ja toteuttamaan alla esitettyjen yhtenäisten käsittely- ja toimenpiteiden kautta. Näin saadaan väylälle oma luonne, punainen lanka, jota erilaiset tapahtumat rytmittävät. Nykyiset uudet väylät on pyritty viemään mahdollisimman vähän haittaa aiheuttaen metsäisten takamaiden kautta. Väyläarkkitehtuuri-projektin ideana onkin kääntää takamaiden tiestä uusi tulevaisuuden kulttuurimaisema, näiden alueiden käyntikortti matkalaisille.

Kestävän kehityksen periaatteiden toteuttamiseen väyläarkkitehtuuri-projekti pyrkii käytettävissä olevilla keinoilla. Väylien linjaukseen, tasaukseen ja rakennusmenetelmiin sekä -materiaaleihin ei tässä projektissa puututa. Sen sijaan väyläympäristön periaateratkaisujen kestävyys ja oikeaan mitoittamiseen, varusteiden materiaaleihin sekä lajivalintoihin esitetään ratkaisuja. Näitäkin tärkeämmiksi ovat kestävän kehityksen periaatteiden mukaisina nousseet ympäristöarvojen kestävyys, maisematilojen säilyvyys sekä menetettyjen arvojen osittainenkin korvaaminen.





Kuva 1. Ajoratojen suunnittelu itsenäisinä elementteinä.

## 2.2 Tavoitteet koko väyläjaksolla

Päätavoitteiksi koko väyläjaksolla Helsinki - Tampere voidaan kiteyttää:

- \* perusratkaisujen yhtenäisyys
- \* väylällä olevien tapahtumien, attraktioiden tuoma vaihtelevuus ja mielenkiintoisuus sopivin aikavälein
- \* vihersuunnittelussa ensisijassa tilojen korostaminen ja voimakkaasti käsitellyn maisematilan eheyttäminen

Perusratkaisujen yhtenäisyyden mukaiset tavoitteet tarkennettuina ovat

- siltatyyppien, kaiteiden, valaistuksen ja opasteiden yhtenäisyys. Tämä on tavoite, johon ei voida kaikkialla päästä johtuen väylän ja rakenteiden olemassaolosta tai suunnittelun vaiheesta, mutta johon voidaan pyrkiä ottamalla käytetyt rakennetyypit huomioon uusia suunnitellessa. Myös tietty vaihtelevuus näiden kohdalla on sallittavaa, paikoin jopa toivottavaa.
- melusuojausten periaatteet yhtenäiset, taajamaa tai kaupunkimaisuutta korostavat paikasta riippuen.
- hirviaitojen näkyvyyden vähentäminen ja visuaalinen katkominen hirviaidan väylän puoleisilla ryhmäistutuksilla.
- vihersuunnittelu- ja istutusperiaatteiden yhtenäisyys niin, että käytäntö vaihtelee avoin-suljettu ja maaseutu-kaupunki-akseleilla.
- liittymien käsittely periaatteiltaan vastaavina, mutta tunnistettavuuden vuoksi eriluonteisina.



- rinnakkaistien tai muun rinnalla kulkevan tien leventämisen tietilan kaventaminen ja muotoilu välikaista-, keskikaista- ja pengeristutuksin.

Vaihtelevuuden ja mielenkiintoisuuden mukaiset tavoitteet tarkennettuina ovat

- atraktioiden korostaminen on väyläympäristössä tapahduttava sopivin aikavälein: Ääripäitä tulee välttää toisaalta monotonisuuden, toisaalta sekavuuden välttämiseksi. Atraktioiden ja muiden tapahtumien ei myöskään tule sijaita tasavälein yllätyksellisyyden ja vaihtelevuuden takaamiseksi.
- näkymien käsittely on vapaata, paikkaan ja näkymiin sidottua. Kulttuuri- tai luontomaisemanäkymiä tulee korostaa ja avata siellä, missä se on mahdollista.

Tilojen korostamisen ja maisematilan eheyttämisen mukaiset tavoitteet tarkennettuina ovat

- suljetun korostaminen keskikaista-, välikaista- ja pengeristutuksin.
- selkeiden metsänreunojen korostaminen ja jatkaminen.
- tilan sulkeminen voimakkaimmin juuri ennen avointa tilaa tai poikittaista näkymää.
- avoimen tilan säilyttäminen avoimena. Mahdolliset istutukset ryhmittäisiä ja harvassa.

#### Väylän käsittelyn yhtenäiset peruseräatteen:

Rytmi	→	Jaksojen keskinäisten erojen korostaminen
		* kulttuurimaisema
		* metsä
		* taajama
Punainen lanka eli imago	→	Väylän mieltäminen kokonaisuutena
		* rakennemaailma
		* keskikaistan käsittely
		* kivimateriaali
Attraktiot	→	Paikkojen identifiointi
	→	Mieleenjäädvät kohdat
		* liittymät
		* palvelualueet
		* erityiskohteet

### 3 ONGELMIEN KARTOITUS

Tietilan maisemallisten ongelmien kartoitus vt3-väyläarkkitehtuuriprojektissa keskittyy jo rakennetusta jaksosta Helsinki - Hämeenlinna saatuihin kokemuksiin. Esille nousseita kysymyksiä on käsitelty tienkäyttäjän näkökulmasta sekä puhtaasti visuaalisina, että kokemuspohjaisina tekijöinä. Tekijöitä on analysoitu fyysisen ympäristön piirteinä, jotka aiheuttavat ei-toivottuja kokemuksia tai vaikutuksia tien käyttäjälle. Seuraavassa tieympäristön ongelma-analyysissä ei ole puututtu näiden piirteiden syntyyn tai motiiveihin.

Väyläympäristön ongelmia:

Suurpiirteinen, kontrastiton maisema, jossa on standardiltaan korkealuokkainen väylärakenne

- tasaisuus, monotonisuus.

Avoimen ja suljetun tilamuodostuksen eli peltoaukeiden ja metsäjaksojen erojen ja rajoitusten häviäminen

- etenemisen ja nopeuden tunteen katoaminen.

Lähellä olevien asioiden kuten rakennusten, puiden, pensaiden, metsänreunojen jne. puuttuminen

- vauhdin hallinnan hämärtyminen.

Linjaus kulkee etäällä asutuksesta lievealueilla tai vapaassa maisemassa

- vaikeus hahmottaa taajamia tms. kiinnekohtia.

Rinnakkaistien visuaalinen ja toiminnallinen läheisyys samassa tietilassa

- tietilan leveyden korostuminen.

Tyyppiratkaisujen korostuminen teknisissä ratkaisuissa

- virikkeettömyys, vaihtoehtottomuus, toisto, tylsyys.

Liittymäalueiden ja siltapaikkojen pitäminen avoimina

- vaikutelma avaruudesta ja viherrakentamisen keskeneräisyydestä.

Siltojen lyhyiltä vaikuttavat aukkolevyydet

- pengervaihtus ja maatuon massiivisuus kasvaa.

Pengeralueiden istuttamattomuus ja taimien pieni koko

- laajat, käsittelemättömältä vaikuttavat penger- ja luiska-alueet

Leveä, istuttamaton keskikaista ja korkealle nouseva vastaluiska

- ylileveä, hahmoton tietila.

Hirviaitojen sijoittaminen viherrakentamisen jälkeen ja istutettujen taimien pieni koko

- hirviaitojen näkyvyys tieympäristössä.

Meluvallien istutusten pieni taimikoko ja lyhyt ikä, istutussuunnitelmien jälkeen lisätyt meluvallit

- meluvallien näkyvyys ja vaikutelma viherrakentamisen kesken-eräisyydestä meluvallien kohdalla.

Suuret istutusalat, jotka usein sijaitsevat jonkin matkan päässä väylästä

- ihmisen mittakaavan häviäminen moottoritieympäristöstä läheillä olevien tuttujen objektien vuoksi.

Syitä tiemaiseman avoimuuteen, virikkeettömyyteen ja tietilan hahmottomuuteen on etsitty haastatteluin ja selvityksin. Pääasialliset syyt ovat istutusten nuori ikä ja pieni taimikoko, läpimenevä avoimuuden periaate tehdyssä ja toteutetussa maisemassuunnittelussa, laajat pengeralueet ja rinnakkaisten läheisyys.

Ongelma-analyysin negaatioista ja tavoitteiden positioista on muodostettu synteesi, jonka avulla on lopulta määriteltä jaksoiden käsittelyehdotuksia ja fyysisiä toimenpide-ehdotuksia. Projektissa kehitellyt parannusehdotukset ovat Helsinki - Hämeenlinna -jaksolla ovat parannustoimenpiteinä toteutettavissa ja Hämeenlinna - Tampere -jaksolla suunnittelussa huomioonotettavia.



## 4 VÄYLÄN JAKSOTUS

### 4.1 Jaksotus työvälineenä

Jotta tiemaisemaa voidaan suurina yksikköinä käsitellä, on sen ominaispiirteet tunnistettava. Tietyille alueille tietyt ominaispiirteet ovat hallitsevia, jolloin niiden peruspiirteet samoin kuin niiden ongelmat ovat samoja. Näitä alueita on ruvettu tässä projektissa kutsumaan jaksoiksi.

Jaksojen määrittävät tekijät ovat tiemaiseman perustekijät: metsäisyys, pellot, asutus ja taajamat. Perustekijät ovat syntyneet tiettyihin paikkoihin, pellot tasamaille ja laaksopainanteisiin, asutus ja taajamat vesistöjen läheisyyteen ja mäkiset alueet ovat jääneet metsien peittoon. Näin jaksojen perustyyppi kertoo myös jaksojen maastonmuodoista ja vesistöistä. Jaksotusta on voitu siis käyttää ympäristön perustekijöiden etsimiseen, ongelmien analysoimiseen, toimenpide-ehdotusten ideointiin ja testaamiseen sekä kiinnostavien tapahtumien luomiseen tien käyttäjälle.

Jaksojen perustyyppit ovat:

- \* taajamajakso
- \* kulttuurimaisemajakso
- \* metsämaisemajakso

Lisäksi on käytetty erityyppisiä välittäviä jaksoja, kuten taajaman lähestymisjakso ja välijakso.

### 4.2 Aika ja tapahtumat

Suurten liikenneväylien yhteiskunnallisesti tärkeitä merkityksiä ovat liikkumiseen käytettävän ajan ja energian säästäminen sekä liikenneturvallisuuden parantaminen. Yhteyksien mittaaminen kilometreissä tulee vähemmän tärkeäksi kuin niiden mittaaminen ajosuoritukseen käytettävissä minuuteissa.

Tarkasteltava väyläjakso Helsinki - Hämeenlinna on pituudeltaan noin 95 km ja Hämeenlinna - Kulju noin 70 km. Ajallisesti nämä tarkoittavat moottoritienopeudella 120 km/h 47 ja 35 minuuttia.

Ajan viritetason ylläpitämiseksi tarvitaan tieympäristön antamia virikkeitä tietyin aikavälein. Vt3-väyläarkkitehtuuriprojektissa virikejaksotukseksi on otettu 2 minuuttia, joka vastaa 4 kilometrin ajomatkaa. Projektin perusselvitystyössä on 2 minuutin todettu olevan aikaväli, jossa virikkeet eivät seuraa toisiaan liian nopeasti vaikuttaakseen levottomalta, ja toisaalta ajajan viritteisyys pysyy riittävän usein tapahtuvien virikkeiden ansiosta riittävän korkeana.

Virikejaksotusta on käytetty hyväksi suunniteltaessa tapahtumia, attraktioita tien käyttäjälle. Attraktiot ovat useimmiten paikasta lähteviä ja siihen sidottuja, joten ne eivät sijaitse tasavälein. Kahden minuutin etäisyyttä on kuitenkin pidetty perusrytminä, johon on suunnittelussa pyritty. Aikajaksotus on merkitty myös suunnitelmakarttoihin, jolloin ajajan kokemaa tapahtumaketjua voidaan kartalta myös ajallisesti seurata.

### 4.3 Väylän jaksotus

Vt3-moottoritelinjaus kulkee Helsingistä pohjoiseen läpi Uudenmaan vilje y-maisemien ja Hämeen vehmaiden metsien. Väylä kulkee enimmäkseen metsä- ja peltomaisemassa, taajamat sijaitsevat väylästä sivussa. Maisema on Helsinki - Hämeenlinna -välillä alavaa ja suurikuvioista: peltoaukeat ovat suuria ja selkeäreunaisia, metsäjaksoit yhtenäisiä. Hämeenlinnan pohjoispuolella maisema muuttuu pienipiirteisemmäksi ja vehmaammaksi: soita, lehtomaisia metsiköitä ja pienehköjä peltoaukkoja siellä täällä.

Maisemassa ei ole havaittavissa tiettyä suuntausta. Varsinkin Hämeenlinnan pohjoispuoleiset alueet ovat runsasvetisiä, mutta vesistöt eivät näy väylälle asti. Ainoan merkittävän poikkeuksen tekee Konhon vesistönylityskohta.

Väyläosuus Helsinki - Hämeenlinna ovat jaksotettu yhteentoista maiseman peruspiirteiltä vaihtelevaan jaksoon:

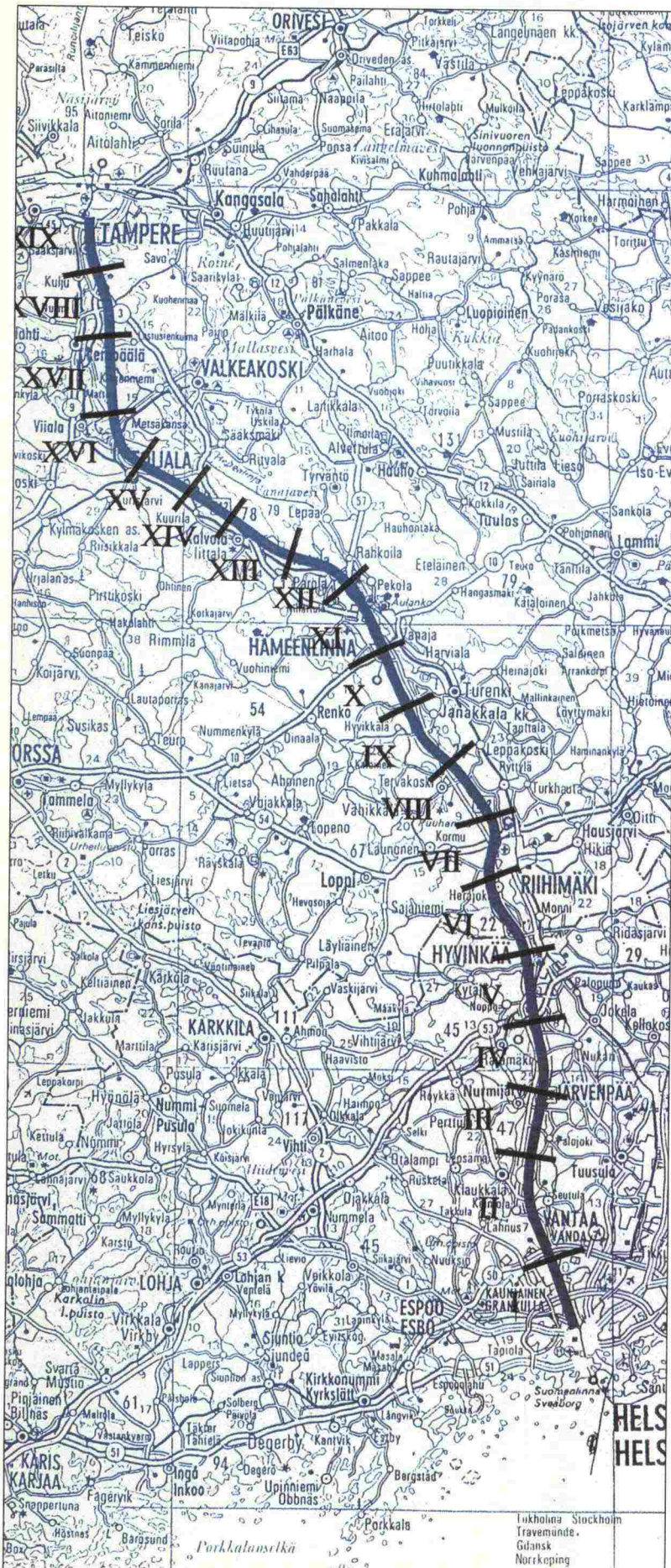
- I Taajamajakso: Helsinki - Vantaankoski
- II Taajaman lähestymisjakso: Vantaankoski - Klaukkalan Metsäkylä
- III Metsämaisemajakso: Klaukkalan Metsäkylä - Nurmijärvi
- IV Kulttuurimaisemajakso: Nurmijärvi - Hyvinkäänkylä
- V Taajamajakso: Hyvinkää
- VI Välijakso: Hyvinkää - Riihimäki
- VII Taajamajakso: Riihimäki
- VIII Metsämaisemajakso: Riihimäki - Tervakoski
- IX Kulttuurimaisemajakso: Tervakoski - Virala
- X Metsämaisemajakso: Virala - Hämeenlinna
- XI Taajamajakso: Hämeenlinna

Väyläosuus Hämeenlinna - Tampere on jaksotettu kahdeksaan eriluonteiseen jaksoon:

- XII Taajaman lähestymisjakso: Hämeenlinna - Parola
- XIII Vaihteleva luontomaisemajakso: Parola - Kalvola
- XIV Luontomaisemajakso: Kalvola - Jutikkala
- XV Kulttuurimaisemajakso: Jutikkala - Toijala
- XVI Vesistöjakso: Toijala - Konho
- XVII Vaihteleva luontomaisemajakso: Konho - Ahtiala
- XVIII Kulttuurimaisemajakso: Ahtiala - Kulju
- XIX Taajaman lähestymisjakso: Kulju - Tampere

Jaksojen sijainti väylään nähden on esitetty seuraavan sivun jaksotuskartassa.





Kuva 2.  
Väylän jaksotus  
Helsinki - Tampere

- XIX Taajaman lähestymisjakso:  
Kulju - Tampere
- XVIII Kulttuurimaisemajakso:  
Ahtiala - Kulju
- XVII Vaihteleva luonto-  
maisemajakso:  
Konho - Ahtiala
- XVI Vesistöjakso:  
Toijala - Konho
- XV Kulttuurimaisemajakso:  
Jutikkala - Toijala
- XIV Luontomaisemajakso:  
Kalvola - Jutikkala
- XIII Vaihteleva luonto-  
maisemajakso:  
Parola - Kalvola
- XII Taajaman lähestymisjakso:  
Hämeenlinna - Parola
- XI Taajamajakso:  
Hämeenlinna
- X Metsämaisemajakso:  
Virala - Hämeenlinna
- IX Kulttuurimaisemajakso:  
Tervakoski - Virala
- VIII Metsämaisemajakso:  
Riihimäki - Tervakoski
- VII Taajamajakso:  
Riihimäki
- VI Välijakso:  
Hyvinkää - Riihimäki
- V Taajamajakso:  
Hyvinkää
- IV Kulttuurimaisemajakso:  
Nurmijärvi - Hyvinkäänkylä
- III Metsämaisemajakso:  
Klaukkalan Metsäkylä -  
Nurmijärvi
- II Taajaman lähestymisjakso:  
Vantaankoski - Klaukkalan  
Metsäkylä
- I Taajamajakso:  
Helsinki - Vantaankoski



Jaksot on muodostettu väylään liittyvien maisematyyppien analysoinnin perusteella. Käytettyjä jaksotyyppejä voidaan luonnehtia seuraavasti:

### **I Taajamajakso: Helsinki - Vantaankoski**

Jakson yhdyskuntarakenne kertoo asteittain kohti keskustaa tiivistyvistä suurkaupunkiseudusta. Teollisuus- ja asuinalueet lomittuvat toisiinsa ja jaksoa hallitsee tiivis, yhtenäinen asutusmassa. Liikenteen haitat ja suojaustoimenpiteiden määrä kasvaa visuaalisessa ympäristössä. Väylärakenteiden kuten siltojen, meluaitojen, tukimuurien yms osuus ympäristöstä painottuu.

Näkymät väylältä ovat lyhyitä ja rakennettuja.

### **II Taajaman lähestymisjakso: Vantaankoski - Klaukkalan Metsäkylä**

Jakson yhdyskuntarakenteessa näkyy saapuminen taajama-alueelle. Metsäisyys ja peltoaukeat vaihtuvat taajamaksi asteittain; jakson pohjoisosa on metsäinen, keskiosassa ovat Vantaanjokilaakson komeat peltoaukeat ja eteläosassa alkaa pääkaupunkiseudun teollisuusalueet.

Jakson luonnetta kuvastaa vaiheittainen muutos, missä visuaalinen painopiste on laajoissa peltoaukeissa, joita tilakeskukset reunustavat. Liikenteen aiheuttamien haittojen hallitseminen avoimessa maisemassa korostuu.

### **III Metsämaisemajakso: Klaukkalan Metsäkylä - Nurmijärvi**

Jaksoa hallitsee yhtenäiset metsämaisemanäkymät, joita nopeat peltonäkymät harvakseltaan katkovat. Jakso on topografialtaan lievästi kumpuilevaa.

Metsäisyydestä huolimatta tietila ei vaikuta suljetulta, koska rinnakkaistie laajentaa tietilan aukkoa koko jakson matkalla väylän länsipuolella.

### **IV Kulttuurimaisemajakso: Nurmijärvi - Hyvinkäänkylä**

Jakso on luonteeltaan peltomaisemaa, jota kumpujen kohdalla metsiköt rytmittävät. Komeimmat peltoaukeat ovat Nummensyrjässä ja Savikossa. Väyläympäristö on hahmoton väyläjakson pohjoispuoliskolla ja väyläjakson eteläpuoliskolla rinnakkaistie laajentaa tietilaa.

Tervamäen eteläpuolella korkea ratapenger halkaisee keskeltä peltoaukean. Rakenne vaikuttaa vieraalta kulttuurimaisemassa.

### **V Taajamajakso: Hyvinkää**

Taajamajaksolla korostuvat väylän puolien erot: väylän länsipuolella aukeavat pelto- ja metsänäkymät, itäpuolella Hyvinkään taajama. Liikenteen haittavaikutukset korostuvat ja melurakenteiden merkitys maisemassa kasvaa.

Tietilaa hajottaa rinnakkaistien sijainti väylän ja Hyvinkään taajaman välissä koko jakson matkan.

## **VI Välijakso: Hyvinkää - Riihimäki**

Jakso on luonteeltaan kahden taajaman välinen siirtymäjakso, jossa siirtymän hahmottaminen on kuitenkin vaikeaa. Tiemaisemassa on runsaasti erityyppisiä tekijöitä, mutta mikään niistä ei korostu. Rinnakkaistie kulkee koko jakson matkan väylän reunassa sen itäpuolella.

Väyläjaksoon liittyy pitkiä, yhtenäisiä kallioleikkauksia, joiden luonteen korostaminen ja tunnistettavuuden parantaminen selkeyttävät väylän jaksottumista. Välijakson käsittelyperiaatteet ovat muutoin samat kuin taajaman lähestymisjaksoissa.

## **VII Taajamajakso: Riihimäki**

Väyläjaksolla tiemaisema on kaksijakoinen. Väylän länsipuolella vaihtelevat pelto- ja metsänäkymät, itäpuolella taajamnakymät. Väylän haittavaikutukset korostuvat ja melusuojauksen merkitys kasvaa. Rinnakkaistie kulkee taajaman ja vt3:n välissä Riihimäen kohdalla ja risteää moottoritien kanssa Riihimäen etelä- ja pohjoispuolella.

Voimakkaita maamerkkejä ei tieympäristössä ole, joten taajama jää anonyymiksi.

## **VIII Metsämaisemajakso: Riihimäki - Tervakoski**

Väyläjakso on metsämaiseman leimaama ja peltoaukeiden rytmittämä. Maaston muodosto on loivasti aaltoilevaa, mutta muuttuu jyrkkäpiirteiseksi juuri ennen Tervakosken liittymää.

Tervakosken liittymän eteläpuolella on maamerkkinä kookas, porttimaisen symmetrinen kallioleikkaus.

## **IX Kulttuurimaisemajakso: Tervakoski - Virala**

Tervakosken liittymän pohjoispuolelta alkaa pidempi väyläjakso, joka rakentuu jokilaaksojen viljeluaukeisiin ja niiden välisiin metsäisiin mäkiin. Jaksolla ei ole taajamia tai liittymiä. Merkittävimmät kohdat ovat Hakoisten uusi palvelualue tien ylittävine rakennuksineen ja Tuulensuunjoen näkymät Hakoisten linnavuorelle. Jaksolla on myös muodoltaan poikkeuksellisia kallioleikkauksia.

Jaksolla on Helsinki - Hämeenlinna -välin tärkein vesistönylityskohta, Viralanjärven ja Kuotolanjärven välinen kannas. Vesistönylitys on suhteellisen vaatimaton, mutta toimii maamerkkinä ainoana tämän tyyppisenä kohtana.

## **X Metsämaisemajakso: Virala - Hämeenlinna**

Väyläjakso on yhtenäinen, sulkeutunut metsäjakso. Väylä kulkee Janakkalan laajan eritasoliittymäalueen jälkeen Kanssinvuoren ja Painokankaan metsäisten mäkien yli laskeutuen Hämeenlinnan taajamaan. Metsäosuuden jälkeen yhtäkkiä avautuvat näkymät Hämeenlinnan kaupunkiin toimivat selkeänä opasteena ja ilmoituksena taajaman alkamisesta.



Rinnakkaistie kulkee väylän itäpuolella, mutta riittävän kaukana, jotta tietila pysyy hallinnassa. Jakson eteläpäässä on Janakkalan laaja eritasoliittymä-alue.

#### **XI Taajamajakso: Hämeenlinna**

Jaksole on tyypillistä heti Painokankaan mäen jälkeen alkava tiivis asutus. Hattelmanharjun ja Hakovuoren jälkeen tie painuu Vanajaveden laaksoon. Näkymät itään, Hämeenlinnan kaupungin, Vanajaveden ja linnan suuntaan ovat useassa kohdassa mieleenpainuvat. Vanajavesi työntyy väylän viereen juuri ennen taajaman pääliittymiä.

Liikenteen haitat korostuvat taajaman läpi kulkevalla moottoritiellä. Melurakenteiden merkitys on suuri ja niiden tyyli kaupunkimainen.

#### **XII Taajaman lähestymisjakso: Hämeenlinna - Parola**

Väyläjaksoilla on monia erityyppisiä toisiaan seuraavia tiemaisemia. Hämeenlinnan yhtenäisen asutuksen jälkeen avautuvat itään päin Hattulan kulttuurimaisemat. Parolanharjun jälkeen aukeaa Lehijärven rantapellot länteen päin. Liikenteen haittojen merkitys korostuu.

Väyläaratkaisujen yhtenäisyyden ja tiemiljöön johdonmukaisuuden merkitys korostuvat vaihtelevassa tiemaisemassa.

#### **XIII Vaihteleva luontomaisemajakso: Parola - Kalvola**

Väyläjaksoilla vaihtelevat metsä-, pelto- ja rämeiset suo-osuudet. Jakso alkaa metsäisellä osuudella, johon rakennetaan Kappakallion levähdysalue korkean kallioleikkauksen juureen. Leteensuon ja Heinunlahden ruovikko- ja rämeisemien jälkeen alkaa peltomaisemat, joita metsät rytmittävät.

#### **XIV Luontomaisemajakso: Kalvola - Jutikkala**

Väyläjakso on koko Helsinki - Tampere -välin yhtenäisin metsäjakso. Jakso on katkeamatonta, asumatonta metsäyläntä, jossa on soistuvia alueita.

Jakson pohjoispäässä on Jutikkalan eritasoliittymä, josta erkanee tie Valkeakoskelle. Tämä kaunis rantatie kulkee pitkin Vanajaveden rantoja ja saaria Valkeakoksen teollisuustaajaman ohi. Tie yhtyy jälleen vt3:een pohjoisempana, Kuljun kohdalla.

#### **XV Kulttuurimaisemajakso: Jutikkala - Toijala**

Jakso kulkee läpi vanhojen kulttuurimaisemien Teristen kartanon ja Tarttilan kylän tuntumassa. Maaston rytmi muodostuu Purolaaksojen peltoaukeista ja metsäisistä kallioharjanteista. Väylän tasausta lasketaan Teristen kulttuurimaiseman kohdalla suurmaiseman säilyttämiseksi ja väylän aiheuttamien haittojen vähentämiseksi. Liikenteen haitat korostuvat ja melusuojausten sekä riista-aitojen maisemaan sopeuttamisen merkitys korostuu. Jakson eteläpäässä väylä ylittää Saarioispuolen lintusuon.

**XVI Vesistöjakso: Toijala - Konho**

Vesistönylitysjakso on koko väylän Helsinki - Tampere komein vesistönäkymäpaikka. Väylä kulkee Terisjärven pitkän kalliroleikkauksen ja Toijalan liittymän ohi peltaukeille. Maasto on suhteellisen tasaista, eivätkä maastonmuodot tue vesistönylityskohtaa. Konhon vesistönylityksen jälkeen maaston muodosto muuttuu vaihtelevammaksi ja maisemat metsäisiksi.

Konhon vesistönylitys on veden läheisyydestä huolimatta ainoa todellinen kontakti veteen vt3:lla.

**XVII Vaihteleva luontomaisemajakso: Konho - Ahtiala**

Voimakkaasti peitteinen jakso kulkee metsäharjanteita pitkin. Pienikuvioiset pellot avaavat nopeita näkymiä itään ja länteen. Jakson vaikuttavimmat kohdat ovat Lipon levähdysalue ja Lempäälän eteläinen liittymä. Jakso sisältää vaihtelevia kalliroleikkauksia.

Jakso kulkee Liponselän rannalle syntyneen Lipon kulttuurimaiseman ohi Tätä on vaikea hahmottaa peltojen pienikuvioisuuden ja näkymien lyhyiden vuoksi.

**XVIII Kulttuurimaisemajakso: Ahtiala - Kulju**

Väyläjäksolla vaihtelevat selkeät metsä- ja peltokokonaisuudet. Tämän sarjan katkaisevat Sarvikkaan lintulahden poikkeava rantaniitty-maisema ja Lempäälän pohjoinen liittymä.

Väylä kulkee Moisionjoen suuntaisesti sen itäpuolella. Moisionjoen peltoaukeat laskeutuvat tasaisesti väylältä länteen päin. Näkymät ovat suhteellisen pitkiä.

**XIX Taajaman lähestymisjakso: Kulju - Tampere**

Jakson yhdyskuntarakenteessa näkyvät merkit taajaman lähestymisestä: esikaupunkimainen asuinrakentaminen, teollisuus-, varasto- ja työpaikkarakentaminen vaihtelevat pienikokoisten metsäalueiden kanssa. Liikenteen hättäväikutukset korostuvat ja melurakenteiden merkitys maisemassa korostuu.

Näkymien vaihtuminen vapaista pelto- ja metsämaisemista rakennetuiksi on nopea.



#### 4.4 Jaksojen käsittelyperiaatteet

Jaksojen yleiset käsittelyperiaatteet on laadittu jaksotyypeittäin. Seuraavassa jaksotyyppien peruspiirteitä on luonnehdittu ja käsittelyehdotukset on jaoteltu otsikoiden Yleistä, Rakenteet, Kasvillisuus ja Näkymät mukaisesti.

##### TAAJAMAJAKSO

###### Luonnehdinta

- \* metsäsaarekkeiden harveneminen ja peltoalueiden muuttuminen taajamaksi, yhtenäinen asutusmassa
- \* väylärakenteet, taajamanäkymät hallitsevia
- \* liittymät merkittäviä
- \* liikenteen haittavaikutukset (pöly, melu, rakenteet) suuret
- \* selkeitä tilaa rajaavia reunoja, mutta kaukana väylästä
- \* topografia korostunut
- \* rinnakkaisväylän aiheuttamat tilalliset ongelmat

###### Yleistä

- taajamaan saapumisen, kaupunkimaisuuden korostaminen
- liittymien korostaminen
- siltapaikkojen sopauttaminen ympäristöönsä
- saapuminen vanhaan kulttuuriympäristöön, aikakerrosten korostaminen
- topografian korostaminen, esim. harjun ja vuoren korostaminen vastakohtana laaksolle tai harjun ja väylän risteyskohdan korostaminen

###### Rakenteet

- rakenteiden ja rakennusten tuominen lähemmäksi väylää
- valaistuksen luonne ja määrä kaupunkimaiset
- valaistuksen käyttäminen katseen ohjaukseen, aksentteina
- rakenteiden ja opasteiden korostaminen
- melurakenteet selkeinä rakennettuun ympäristöönsä sopivina rakenteina

###### Kasvillisuus

- istutusten luonne säännöllinen, koristeellinen
- laajentuneiden väylä- ja silta-alueiden jäsennöinti istutusten avulla
- sorakuoppien maisemointi
- selkeiden reunojen korostaminen
- suojaistutukset

###### Näkymät

- taajamanäkymien esiin nostaminen
- tärkeimpien näkymien korostaminen rakenteilla, istutuksilla, karsimisella ja valaistuksella

## TAAJAMAN LÄHESTYMISJAKSO

### Luonnehdinta

- \* viitteitä asutuksen tiivistymisestä, metsäisyyden ja peltoaukeiden vaihtuminen taajamaksi vaihteittain
- \* liikenteen haittavaikutukset kasvavat
- \* väylärakenteet hallitsevia
- \* kasvillisuuden luonteen muuttuminen metsäisestä kaupunkimaiseksi
- \* rinnakkaisväylän ongelman merkitys pienenee

### Yleistä

- lisääntyvän rakentamisen ja kulttuurimaiseman korostaminen
- liittymät ja siltapaikat sopeutetaan ympäristöönsä

### Rakenteet

- rakenteiden ja opasteiden korostaminen
- melurakenteet osittain maastoon sopeutettuina, osittain kaupunkimaisina
- valaistuksen luonne muuttuu ja määrä kasvaa
- maamerkkinä toimivien, taajamaan saapumisesta kertovien maamerkkien korostaminen esim. valaisulla

### Kasvillisuus

- kasvillisuuden käsittelyn muutos: selkeämmät rajaukset ja ryhmittelyt, kulttuuri- ja koristekasvien käyttö
- suojaistutusten käyttö lisääntyy
- laajojen väylä- ja silta-alueiden jäsennöinti istutusten avulla
- selkeiden reunojen korostaminen

### Näkymät

- laajojen peltonäkymien ja maamerkkinä toimivien rakennusten korostaminen istutuksilla, harventamisella ja valaistuksella.

## KULTTUURIMAISEMAJAKSO

### Luonnehdinta

- \* kumpareisiin ja väyliin tukeutuvaa asutusta sekä avointa peltoa, jota metsäsaarekkeet pirstoo
- \* runsaasti erilaisia tiloja ja tapahtumia sisältävää maisemaa
- \* näkymät rajattuja ja pirstoutuneita, suhteellisen lyhyitä
- \* kulttuurikasvillisuus
- \* melu- ym. rakenteiden merkitys maisemassa korostuu
- \* ongelmana rinnakkaistien läheisyys, tietilan leviäminen aukiomaiseksi

### Yleistä

- kulttuurimaiseman korostaminen
- avoimuuden korostaminen
- vanhan asutuksen ja tiestön korostaminen
- liittymien ja siltapaikkojen sopeuttaminen maastoon

### Rakenteet

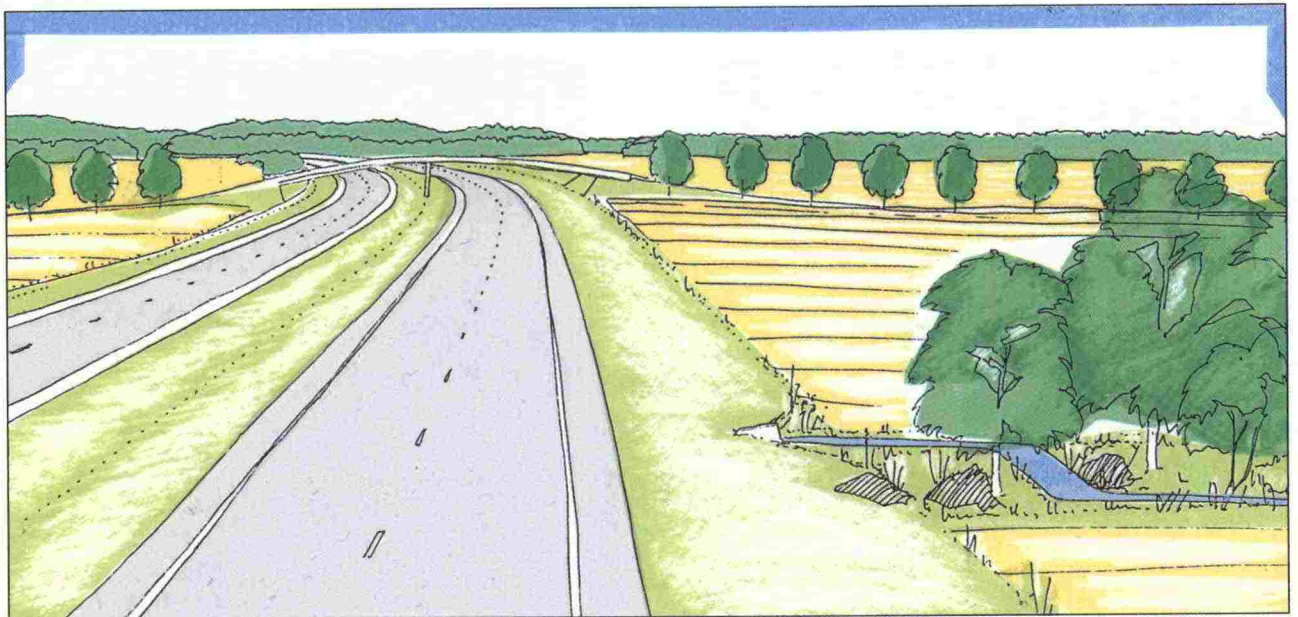
- kylien läheisyyden korostaminen
- rakentamisen tuominen lähemmäksi väylää
- väylärakenteiden ja hirviaitojen sopeuttaminen maisemaan

### Kasvillisuus

- väylään liittyvissä istutuksissa kulttuurikasvillisuuden korostaminen
- tietilan kaventaminen rinnakkaistien ja moottoritien välialueen sekä penkereiden selkeällä istutuksella
- poikittaisten metsänreunojen korostaminen luiska- ja keskikaistaistutuksin

### Näkymät

- näkymien avaaminen sekä leveys- että syvyysuunnassa
- onko mahdollisuuksia vesistönäkymiin?
- metsäisyyden kontrastina pitkien peltonäkymien korostaminen



Kuva 3. Kulttuurimaisemajakso: kujanteet ja kulttuurikasvillisuuden tuominen tien läheisyyteen.



## LUONTOMAISEMAJAKSO

### Luonnehdinta

- \* voimakkaasti peitteisiä metsäjaksoja, joita katkoo kapeat peltoaukeat ja liittymät
- \* näkymät rajatut, yleisnäkymät tien suuntaiset
- \* pienikuvioinen kulttuurimaisema avaa nopeita ja lyhyehköjä näkymiä
- \* tapahtumia ja näkymiä harvemmassa kuin muilla jaksoilla
- \* väyläratkaisujen eheys korostuu
- \* harvaan asuttua tai asumatonta aluetta

### Yleistä

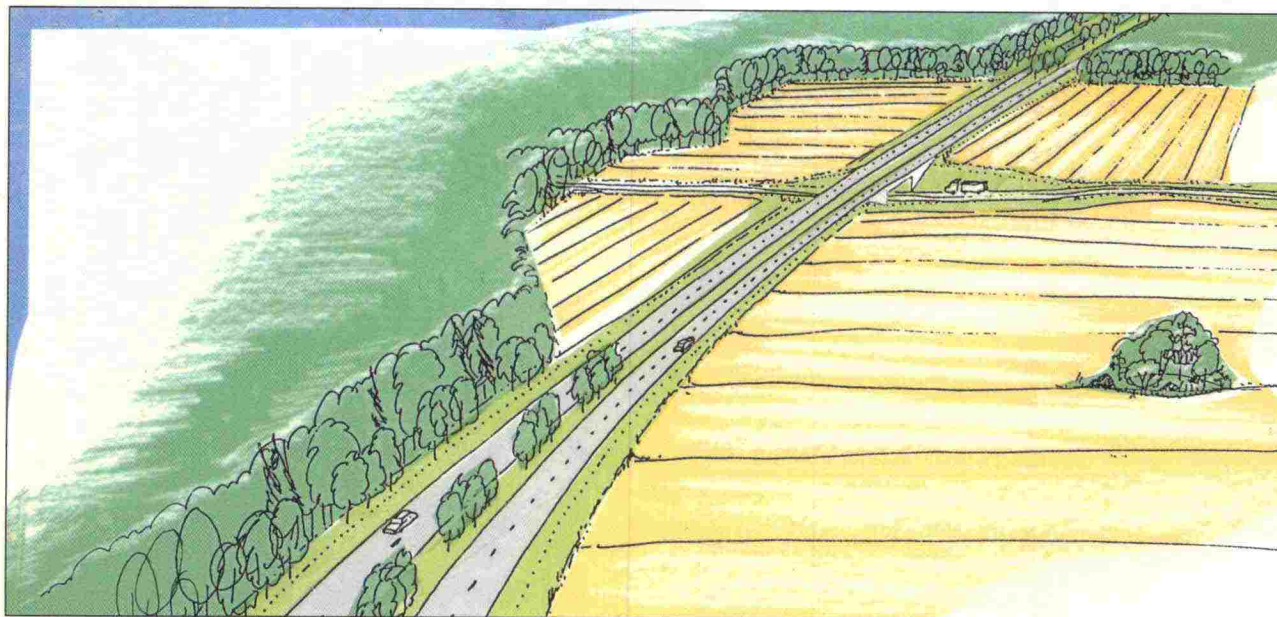
- metsäisyyden korostaminen
- monotonisuuden katkaiseminen harkituin tapahtumin, yksipuolinen ympäristö ei kestä ylilyöntejä
- erityispaikkojen, kuten ruovikkomaiseman ja korpinäkymien korostaminen

### Rakenteet

- liittymät sopeutetaan yleensä maisemaan. Harvoja harkittuja liittymiä voidaan perustellusti korostaa.
- siltapaikat sopeutetaan ympäristöönsä
- melurakenteiden / muiden rakenteiden merkitys korostuu, periaatteena maisemaan sopeuttaminen

### Kasvillisuus

- metsäisyyden korostaminen istutustyypillä ja lajivalinnoilla
- paikan hengen korostaminen, erityisesti suon ylityskohdissa ja muissa erityiskohteissa



Kuva 4. Metsämaisema/kulttuurimaisemajakso: pellon ja metsän rajausta keskikaistaistutuksin.

- hirviaitojen ja muiden vastaavien rakenteiden sopeuttaminen tiemaisemaan mm. istutuksin.

#### Näkymät

- metsäisyyden korostaminen
- näkymien korostaminen rajauksilla

### METSÄMAISEMAJAKSO

#### Luonnehdinta

- \* yhtenäinen, sulkeutunut metsäjakso
- \* tapahtumia vähemmän kuin muilla jaksoilla
- \* kontrasti yhtäkkiä alkavalle taajamalle tai kulttuurimaisemalle
- \* yleisnäkymät rajatut, tien suuntaiset
- \* luontomaisemanäkymät
- \* poikittaiset pienehköt peltonäkymät
- \* joillakin jaksoilla ongelmana rinnakkaisväylän läheisyys. Metsäalueella kulkevan väylän tila leventynyt liikaa, metsäraja liian kaukana väylästä.

#### Yleistä

- jaksojen erilaisuuden korostaminen
- sulkeutuneisuuden, metsäisyyden korostaminen
- monotonisuuden katkaiseminen harkituin tapahtumin. Yksipuolinen ympäristö ei kestä ylilyöntejä.

#### Rakenteet

- rakenteet, liittymät ja siltapaikat sopeutetaan maisemaan
- mahdollisuus käyttää valaistusta harkitusti voimakkaana efektinä



Kuva 5. Metsämaisemajakso: hirviaidan peittäminen ryhmäistutuksilla.



### Kasvillisuus

- sulkeutuneisuuden korostaminen luiska- ja keskikaistaistutuksin
- avoin/suljettu-kontrastin korostaminen luiska- ja keskikaistaistutuksin juuri ennen avointa tilaa
- metsäisyyden korostaminen istutusten lajivalinnoilla
- tietilan kaventaminen välikaista-, keskikaista- ja luiskaistutuksin
- hirviaidan ja muiden vastaavien rakenteiden sopeuttaminen tiemaisemaan mm. istutuksin

### Näkymät

- kaukonäkymien avaaminen harkitulla puuston karsimisella
- katseen ohjaaminen nopealla, rajatulla avauksella näkymän suuntaan

### VESISTÖMAISEMA

#### Luonnehdinta

- \* vesistönäkymiä ja ylityskohtia vähän
- \* avoimuus, tuulisuus
- \* siltarakenteet salmikohtadassa hallitsevia
- \* vesistömaisema jää väylärakenteiden vuoksi tielläkulkijalta peittoon
- \* topografia merkittävä

#### Yleistä

- kaikkien vesistönäkymien ja ylityskohtien korostaminen
- ylityspaikalle saapuminen "valmisteleva", istutuksiltaan tai rakenteiltaan muusta väylästä poikkeava
- tilatunteen korostaminen
- topografian korostaminen

#### Rakenteet

- silta-arkkitehtuurin korostuminen rakenteiden hallitsevuuden vuoksi. Käsitellään erityiskohteena, ei tavanomaista maisemaan "upottamista"
- muut rakenteet mahdollisimman huomaamattomina, näkymättöminä
- väylän yläpuolisten rakenteiden mahdollisimman vähäinen käyttö

### Kasvillisuus

- kasvillisuus veden läheisyyteen viittavaa, ympäristöönsä alistuvaa
- avoimuuden, tilan korostaminen myös istutuksissa

### Näkymät

- avoimuuden korostaminen
- näkymien merkittävyyden korostaminen
- mikäli vesistö lähellä, mutta ei näkyvissä, avoimuuden tunteen korostaminen ja "mielikuvamaiseman" luominen vesistöstä



## 5 TIEN IMAGO: KIVEN KÄYTTÖ JA KALLIOLEIKKAUKSET

### 5.1 Kiven käyttö

#### 5.1.1 Lähtökohtia

##### Miksi ylipäänsä?

Kivimateriaalin käytön perusajatuksena vt3:lla on punaisen langan vetäminen väylän alusta väylän loppuun asti ja väylälle selkeän oman imagon luominen. Samalla pyritään tiemiljööön yhtenäisyyteen koko väylän matkalla ilman, että yhtenäisyys tarkoittaisi yksitoikkoisuutta, vaan saman materiaalin vaihtelevaa ja esteettistä käyttöä. Tarkoituksena on luoda tie, jossa kiven käyttö on mieleen painuva tiemiljööön tunnus. Vt3:sta ehdotetaan tehtäväksi "Se kivitie".

##### Miksi kivi?

Luonnosta louhittu kivi on materiaalina kestävä ja pintana miellyttävä ja esteettisesti hyvä. Kiven ominaisuudet assosioituvat kestävyyteen, ikuisuuteen ja luontoon. Kiveä on myös helposti saatavilla tien rakentamisen yhteydessä erityisesti uudella jaksolla Hämeenlinnasta Kuljuun. Väylän varrella on myös kuulu graniittipitäjä, Kalvola, jonka graniittia voidaan ihailla mm. eduskuntatalon julkisivuissa.

##### Miksi vaihtelua?

Kiven erityyppisillä käsittelyillä on pyritty informoimaan tien käyttäjää tien tapahtumista. Kun kiveä käytetään tieympäristössä loogisesti samassa ajo-tilanteessa samalla tavalla, kivi alkaa toimia optisena opasteena. Ensimmäistä kertaa ohi ajettaessa se vaikuttaa vain asetelmalta, aiheen toistuessa ajaja oppii lukemaan sen opasteena. Tällöin kivi ei ole pelkkä koriste, vaan kiven käytöllä oma funktionsa. Kiviasetelmien muodoissa on myös toistettu jo muutoinkin tiemaisemassa olevia muotoja ja hahmoja. Kiven käsittelytapojen tyyppityksellä on pyritty takaamaan väylän yhtenäisyys ja samalla osoittamaan tarkesuunnittelijan reunaehdot ja mahdollisuudet.

##### Miten käytetään?

Kiviasetelmat voidaan toteuttaa esimerkiksi sorapatjaan tai betoniin istutettuina kivien koosta ja asennosta riippuen. Kiviasetelmat tulisi toteuttaa jaksolla Hämeenlinnasta pohjoiseen väylän rakennustöiden yhteydessä ja jaksolla Helsingistä Hämeenlinnaan joko erillistyönä jaksoittain tai lähellä olevien työmaiden yhteydessä mahdollisuuksien mukaan.

Koko väylällä Helsinki - Tampere sovellettavat kiven käyttötilanteet:

- \* kiven käyttö keskikaistalla
- \* kiven käyttö kallioleikkausten yhteydessä
- \* kiven käyttö risteyssiltojen yhteydessä
- \* kiven käyttö taajamaliittymissä
- \* kiven käyttö levähdysalueiden yhteydessä.

### 5.1.2 Kiven käyttö keskikaistalla

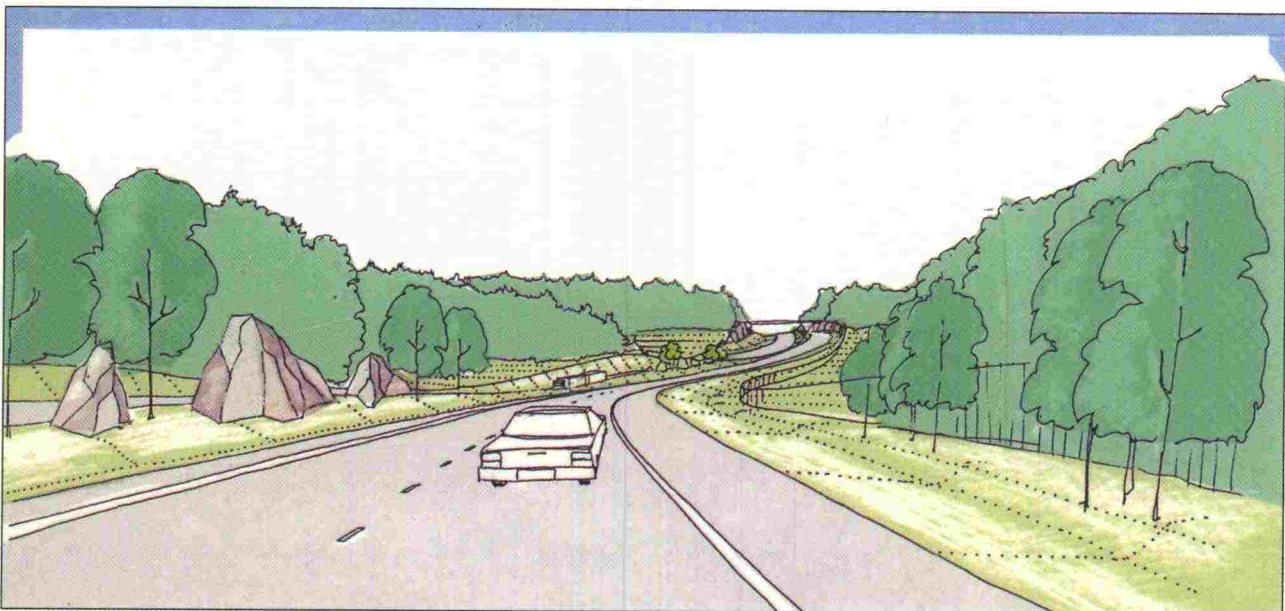
Kiven käyttö keskikaistalla on mahdollista siellä, missä keskikaistaa on pengerretty kappaleen 7 "Keskikaistan käsittely" mukaisesti. Mahdolliset keskikaistan käsittelypaikat on esitetty kartassa "Toimenpidesuositukset". Tällaisia paikkoja ovat metsäiset osuudet kumpuilevassa tai muutoin vaihtelevassa maastossa, missä keskikaistan leveys on vähintään 15 metriä.

Kivimateriaalina tulee käyttää riittävän suurta, vähintään 1 m<sup>3</sup>:n kiveä. Kiven tulee olla louhittu niin, että sen pituusmitta ylittää selvästi leveys- ja syvyysmitat. Tarkoituksena on louhia pilarimaisia suurikokoisia kiviä, joita voidaan käyttää pystyasentoon asetettuina kiviasetelmissa.

Kivet sommitellaan pystyasentoon 3-8 kappaleen pitkänomaisiin pilarimaisiin ryhmiin. Suurimmat kivet ovat keskellä ja pienemmät/matalammat kivet reunoilla. Kivien ei tule olla peräkkäin selvässä jonossa, vaan niiden sijoittelua keskikaistan leveyssuunnassa vaihdellaan. Kivien tulee seisoa erillisinä niin, etteivät ne yleensä koske toista kiveä, vaan välistä näkyy toiselle ajoradalle. Kivien etäisyyttä toisistaan vaihdellaan niin, ettei se vaikuta säännönmukaiselta.

Kiviryhmien suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää

- perspektiivin vaikutukseen, etteivät kiviryhmät näytä liian pieniltä tai "lyhyiltä" ajoradan suunnasta katsottuna
- kaarteiden korostamiseen sijoittamalla kiviryhmät kaarteiden kohdalle tai niiden loppupuolelle
- kiviryhmien sijoitteluun näkymiä ajatellen niin, että kiviryhmiä olisi näkyvissä aina vähintään kaksi siellä, missä kiviryhmiä ylipäänsä on käytetty. Tämä korostaa käsittelyn yhtenäisyyttä ja toistuvuutta niin, etteivät kiviasetelmat vaikuta irrallisilta.
- erityiskohteiden, kuten purojen tai jokien ylitysten sekä maisemallisesti erityisten paikkojen huomioonottamisella kiviasetelmien suunnittelussa liikenneturvallisuuteen (ks. kappale 6.2 Keskikaistan muotoilu)
- törmäyskaiteiden käyttömahdollisuuteen siellä, missä liikenneturvallisuutta ei muilla keinoin voida tyydyttävästi taata.



Kuva 6. Kiven käyttö normaalitilanteissa.



### 5.1.3 Kiven käyttö kallioleikkausten yhteydessä

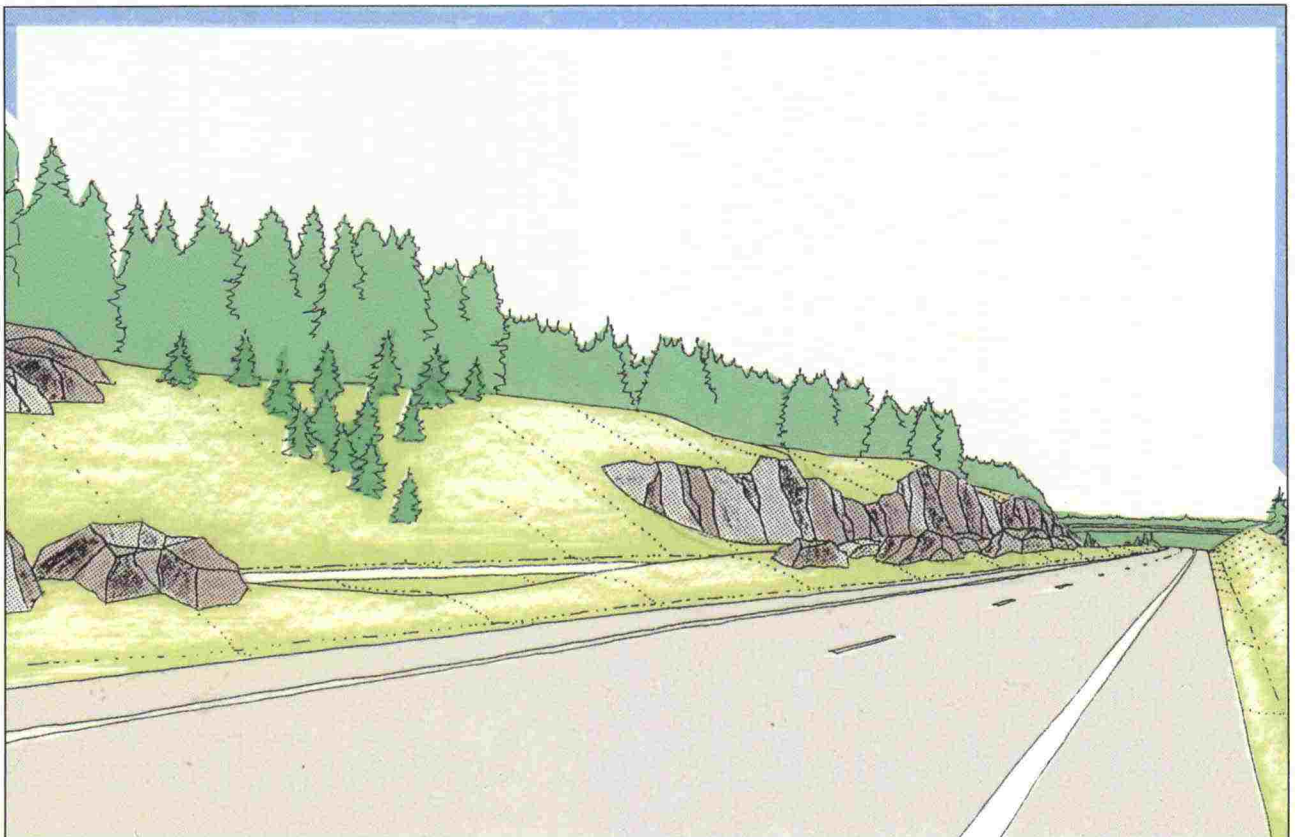
Kiven käyttö on suositeltavaa sekä yksi- että kaksipuolisten kallioleikkausten yhteydessä. Kivimateriaalina tulee käyttää riittävän suurta, vähintään 1 m<sup>3</sup>:n kiveä. Kivimateriaali voidaan louhia vapaasti eri muotoiksi lohkarieksiksi, joiden tulee olla kooltaan riittävän suuria ollakseen moottoritieympäristöön sopivia.

Kivet sommitellaan kallioleikkausten muotoa toistaviksi lohkareryhmiksi. Ne asetetaan pääasiassa ”kyljelleen”, tien suuntaisesti. Kivien lukumäärä määräytyy kallioleikkauksen koon ja kivien koon mukaan. Kivien ei tule olla peräkkäin selvässä jonossa, vaan niiden sijoittelua keskikaistan leveyssuunnassa vaihdellaan. Kivet voivat olla kiinni toisissaan ja jopa toistensa päällä niin, että sommitelman kokonaismuoto toistaa ja korostaa kallioleikkausten muotoa.

Kiviryhmien suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää

- perspektiivin vaikutukseen, etteivät kiviryhmät näytä liian pieniltä tai ”lyhyiltä” ajoradan suunnasta katsottuna
- käytettävien kivien väriin ja laatuun suhteessa leikkauksen materiaaliin
- asetelmien alku- ja loppupisteiden määrittämiseen kallioleikkauksien mukaan
- pyrkimiseen pitkänomaisiin, muurimaisiin asetelmiin
- liikenneturvallisuuteen
- törmäyskaiteiden käyttömahdollisuuteen

Kiviasetelmat voidaan toteuttaa esimerkiksi sorapatjaan tai betoniin istutettuina kivien koosta ja asennosta riippuen. Uusien, rakennettavien kallioleikkausten yhteydessä on mahdollista jättää keskikaistalle viipale alkuperäistä kalliota.



Kuva 7. Kiven käyttö kallioleikkausten yhteydessä.



#### 5.1.4 Kiven käyttö risteyssiltojen yhteydessä

Kiven käyttö on suositeltavaa risteyssiltojen keskipilarien yhteydessä, erityistapauksissa myös risteyssiltojen maatumien kohdalla tai edessä.

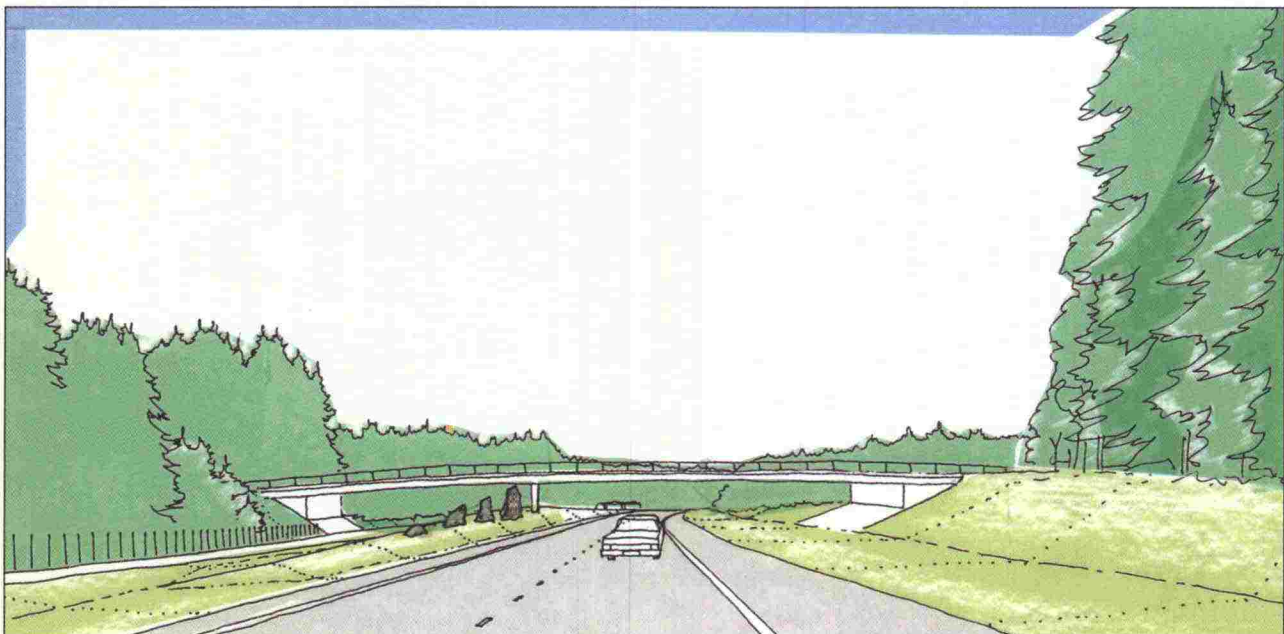
Kiven käyttö on mahdollista risteyssiltojen yhteydessä joko pengertämällä keskikaistaa törmäyssuojaksi kappaleen 7 ”Keskikaistan käsittely” mukaisesti tai jatkamalla törmäyskaiteita kivisommitelman kohdalle.

Kivimateriaalina tulee käyttää riittävän suurta, vähintään 1 m<sup>3</sup>:n kiveä. Kiven tulee olla louhittu niin, että sen pituusmitta ylittää selvästi leveys- ja syvyysmitat. Tarkoituksena on louhia pilarimaisia suurikokoisia kiviä, joita voidaan käyttää pystyasentoon asetettuina kiviasetelmissa.

Kivet sommitellaan risteyssiltojen keskipilarin hahmoa toistaviksi 3-7 kiven jonomaisiksi ryhmiksi. Kivet asetetaan pystyasentoon niin, että niiden etäisyys toisistaan on riittävän pitkä ja keskenään suunnilleen sama. Kivet asetetaan peräkkäin keskikaistan keskiviivaa pitkin niin, että suurin niistä on lähimpänä sillan keskipilaria, ja kivien koko pienenee tästä kauemmaksi siirryttäessä. Risteyssiltojen yhteydessä suositellaan toispuoleisten sommitelmien tekoa niin, että kivijono asetetaan vain toiselle puolelle risteyssiltaa. Tämä voidaan toteuttaa esimerkiksi niin, että risteyssiltojen eteläpuolella on aina kivipilarit, jolloin kulkemissuunta väylällä vahvistuu.

Kiviryhmien suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää

- perspektiivin vaikutukseen, etteivät kivijonot näytä liian pieniltä tai ”lyhyiltä” ajoradan suunnasta katsottuna
- riittävään etäisyyteen kivien välillä, jotta pilarijono hahmottuisi ajajan näkökulmasta erillisten kivien jonona
- kivien sijaintiin keskikaistan keskiviivalla niin, että niiden visuaalinen keskipiste, ”painavin kohta” sijoittuu em. viivalle, eikä välttämättä niiden poikkileikkauksen keskipiste
- liikenneturvallisuuteen
- törmäyskaiteiden käyttömahdollisuuteen.



Kuva 8. Kiven käyttö risteyssiltojen yhteydessä.

### 5.1.5 Kiven käyttö taajamaliittymissä

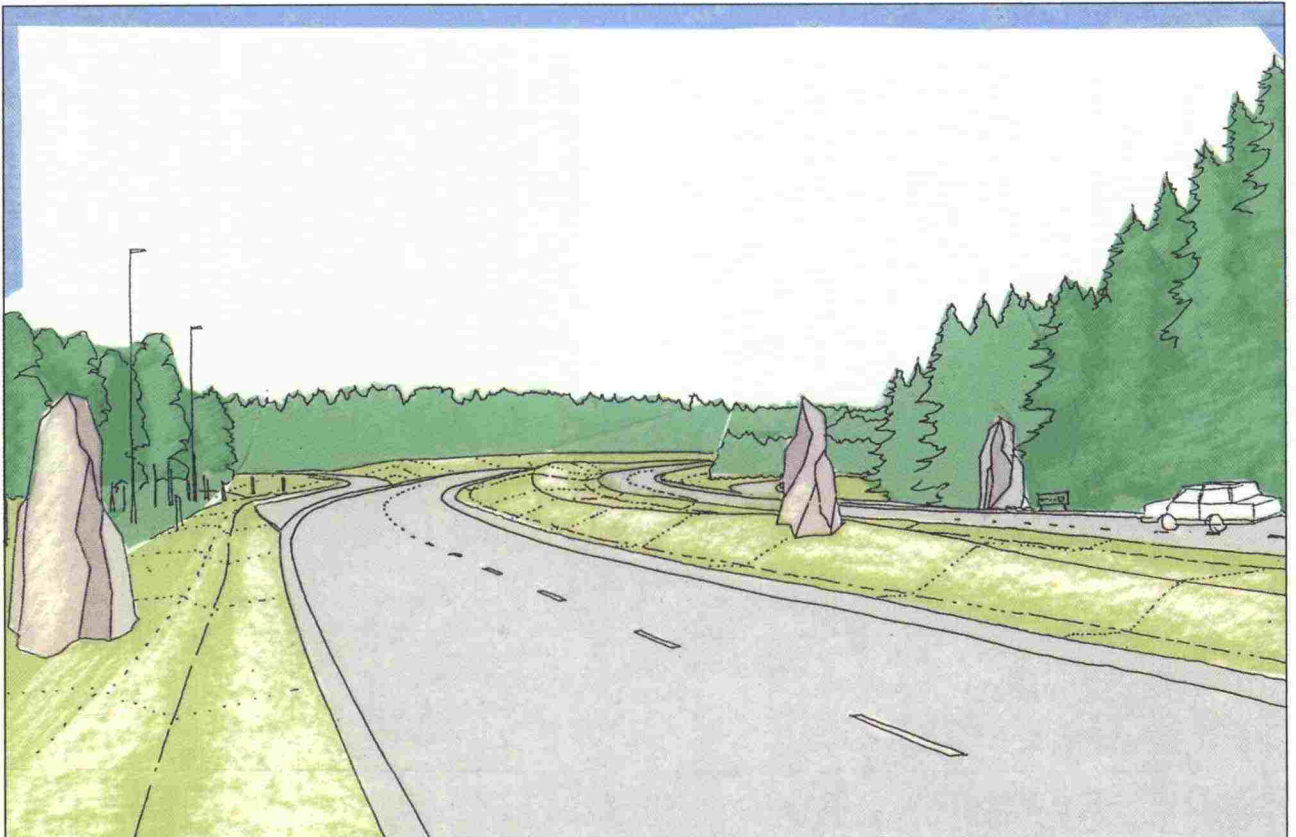
Kiven käyttö on suositeltavaa aina taajaman läheisyyteen saapumisen tai sieltä lähtemisen yhteydessä.

Kiven käyttö on mahdollista joko pengertämällä keskikaistaa ja pientareita törmäyssuojaksi osaraportin ”Keskikaistan käsittely” mukaisesti tai rakentamalla törmäyskaiteita kivisommitelman kohdalle.

Kivimateriaalina tulee käyttää riittävän suurta, vähintään 2 m<sup>3</sup>:n kiveä. Kiven tulee olla louhittu niin, että sen pituusmitta ylittää selvästi leveys- ja syvyysmitat ja on kooltaan vähintään 3 m. Tarkoituksena on louhia pilarimaisia suurikokoisia kiviä, joita voidaan käyttää pystyasentoon asetettuina kiviportteina. Kivet sommitellaan kolmen pilarimaisen kivenjärkeen porttimaisiksi ryhmiä aina taajaman alkaessa/loppuessa. Kivien tulee olla pystyasennossa ja sijaita samalla tiehen nähden poikittaisella linjalla. Keskikaistalla olevan porttikiven tulee sijaita keskellä keskikaistaa ja reunoilla sijaitsevien porttikivien mahdollisimman lähellä väylää.

Kiviryhmien suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää

- kiven riittävän suureen kokoon, jotta ne tekevät porttimaisen vaikutuksen mittakaavaltaan suuressa moottoritiemiljöössä
- kiven selkeimpien ja suurimpien lohkopintojen kääntämiseen katsomis-suuntaan
- kiven sijoittamiseen niin, että ne viestivät taajaman visuaalisesta tai fyysisestä läheisyydestä
- liikenneturvallisuuteen
- törmäyskaiteiden käyttömahdollisuuteen.



Kuva 9. Kiven käyttö taajaman porttina.



### 5.1.6 Kiven käyttö levähdysalueiden yhteydessä

Kiven käyttö on suositeltavaa aina levähdysalueen yhteydessä merkitsemään visuaalisesti levähdysalueen paikkaa ja tarvittavaa kaistavalintaa levähdysalueelle pääsemiseksi.

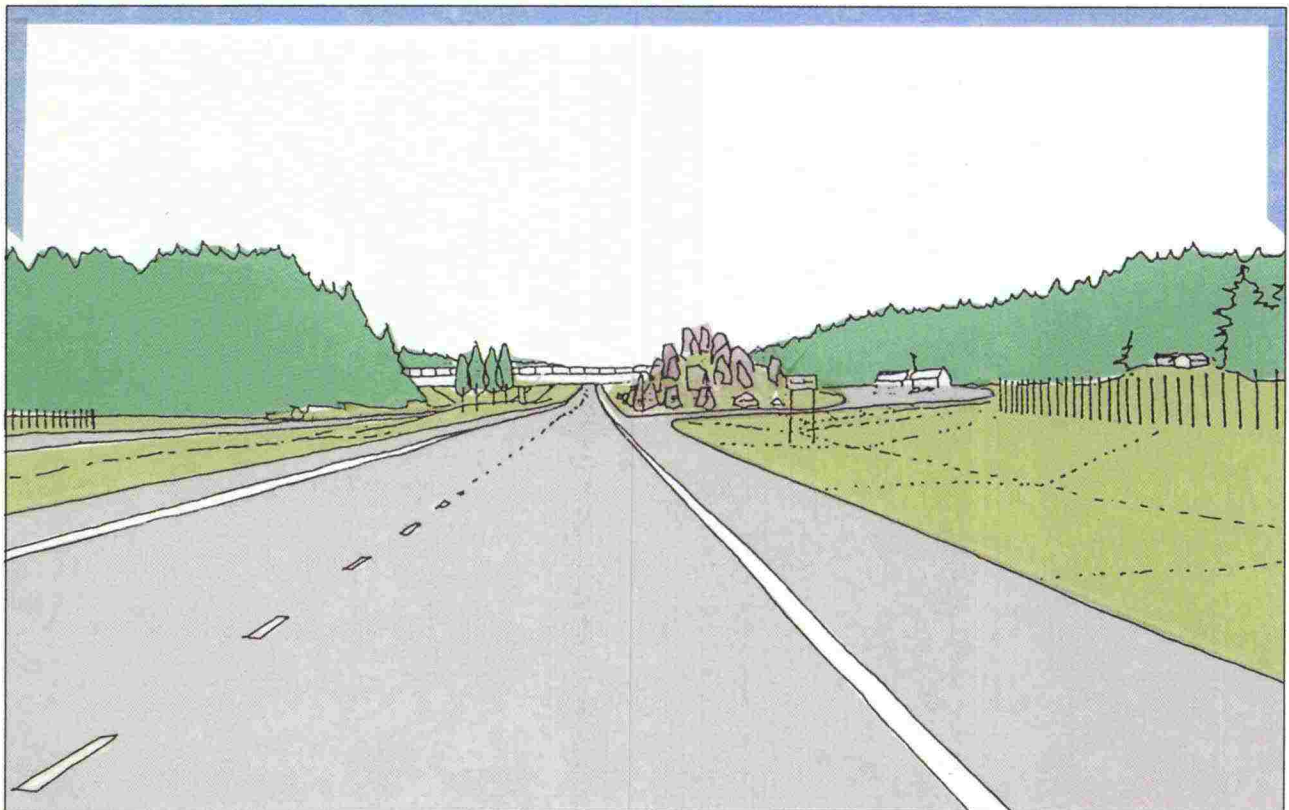
Kiven käyttö on mahdollista pengertämällä ajoradan ja levähdysalueelle erkanevan kaistan välinen alue osaraportin ”Keskikaistan käsittely” osoittamien periaatteiden mukaan.

Kivimateriaalina tulee käyttää riittävän suurta, vähintään 1 m<sup>3</sup>:n kiveä. Kiven tulee olla louhittu niin, että sen pituusmitta ylittää selvästi leveys- ja syvyysmitat. Tarkoituksena on louhia pilarimaisia suurikokoisia kiviä, joita voidaan käyttää pystyasentoon asetettuina kiviasetelmissa.

Kivet sommitellaan pystyasentoon 10-20 kappaleen ryhmiin siten, että suurimmat kivet ovat keskellä ja kiven koko pienenee/madaltuu kaistojen reunoja kohti. Kivien tulee seisoa erillisinä niin, etteivät ne yleensä koske toista kiveä, vaan niiden välistä näkyy levähdysalueelle/ajoradalle. Kivien etäisyys toisistaan suunnitellaan riittävän pitkäksi ja säännölliseksi.

Kiviryhmien suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää

- perspektiivin vaikutukseen, ettei kivijonot näytä liian pieniltä tai ”lyhyiltä” ajoradan suunnasta katsottuna
- riittävän suureen ja kooltaan muista erottuvaan ”keskikiveen”, jotta erkanevan kaistan ja ajoradan välille syntyy laivan keulaa muistuttava hahmo kivijonoista
- liikenneturvallisuuteen
- törmäyskaiteiden käyttömahdollisuuteen.



Kuva 10. Kiven käyttö levähdysalueiden yhteydessä.



## 5.2 Kallioleikkaukset

### 5.2.1 Lähtökohtia

Vt3-väyläarkkitehtuuriprojektissa väylän teemaksi on otettu kivi. Luonnostaan väylälle syntyvä ja moottoritien mittakaavaan hyvin sopiva kiviaihe on kallioleikkaus. Kallioleikkaukset sopivat myös hyvin projektin tematiikkaan paikallisista aiheista ja materiaaleista. Kooltaan kallioleikkaukset täyttävät maamerkin vaatimukset.

Kallioleikkausten käsittelyssä noudatetaan nykyään hyvin samantyyppistä kaavaa, ja leikkaukset muistuttavat toinen toisiaan. Tien kivi-imagon korostamiseksi ideoitin ja selvitettiin neljä nykyisestä kehitettyä kallioleikkausten käsittelytapaa:

- \* normaalikäsittely
- \* luonnonmukaiseksi käsittely
- \* muotoa korostava käsittely
- \* erityiskohteet

Käsittelytapojen idoinnissa tärkeitä lähtökohtia ovat olleet vaihtelevuuden löytyminen kallioleikkauksiin luontevalla muttei silmiinpistävällä tavalla, toteuttamisen mahdollisuudet ja keinot, hoitotarpeen vähäisyys ja liikenneturvallisuus.

Seuraavassa käsittelytyyppien esittelyssä on selvitetty leikkauskaltevuus, leikkauspinnan käsittely, leikkauksen muoto, yläkulman käsittely, luiskien käsittely ja kallioleikkausympäristön istutus.

### 5.2.2 Normaalikäsittely

Leikkauskaltevuus normaalikäsittelyssä on likimäärin 1:7 ehjillä kallioilla ja loivempi rikkinäisillä kallioilla harkinnan mukaan. Voimakkaasti rapautuvaa kalliota voidaan myös louhia porrastetusti irtolohkareiden korkeiden pudotusten ehkäisemiseksi.

Leikkauspinta louhitaan haluttuun tasoon  $\pm 1$  m:n tarkkuudella. Lopullisessa leikkausjäljessä pyritään mahdollisimman ehjään pintaan. Leikkauspinta on mahdollisimman ehjä ja tielinjan suuntainen.

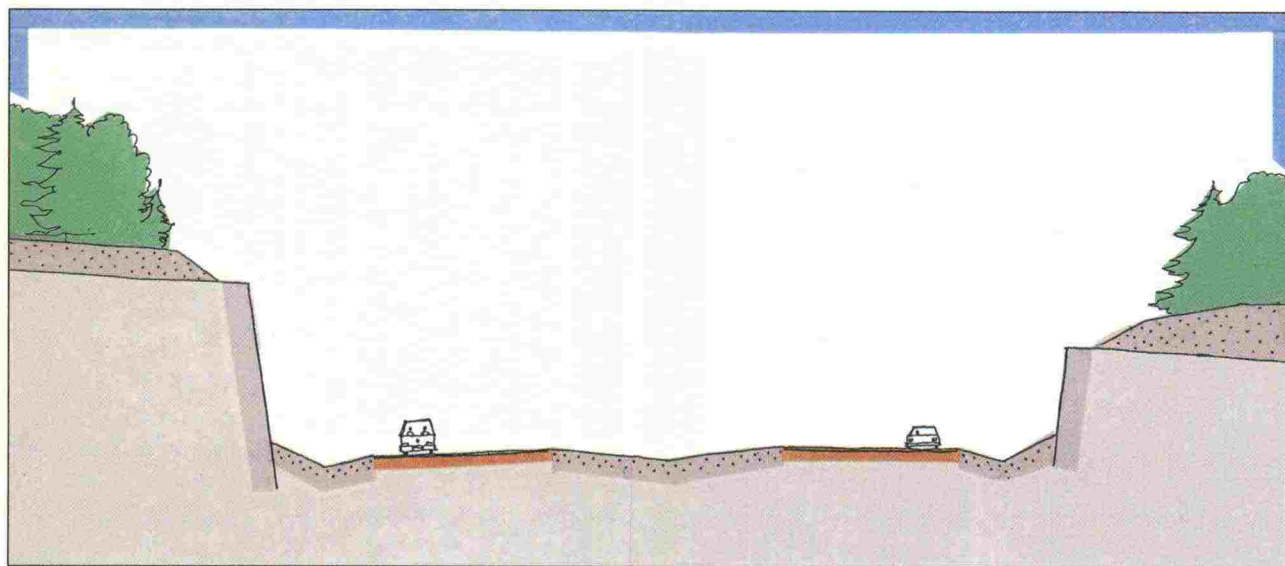
Leikkauksen muoto, taso ja kaltevuus ovat periaatteiltaan samoja ja väylän molemmiin puolin symmetrisiä. Vaihtelu johtuu pääasiassa näkymistä ja vaihtelusta kalliolaaduissa. Leikkauksen muoto on periaatteiltaan aina sama, vain rapautuvan kallion tai erityisen korkeiden leikkausten kohdalla tehdään tavalisesta poikkeavia ratkaisuja, kuten leikkauksen porrastamista.

Yläkulman leikkauskohta on yleensä jyrkkä ja pyöristämätön. Yläkulma puhdistetaan pintamaasta yleensä n. 1,5 metrin matkalla. Sen jälkeen pintamaa luiskataan enintään 1:2 kaltevuudella normaaliin maanpintaan asti.

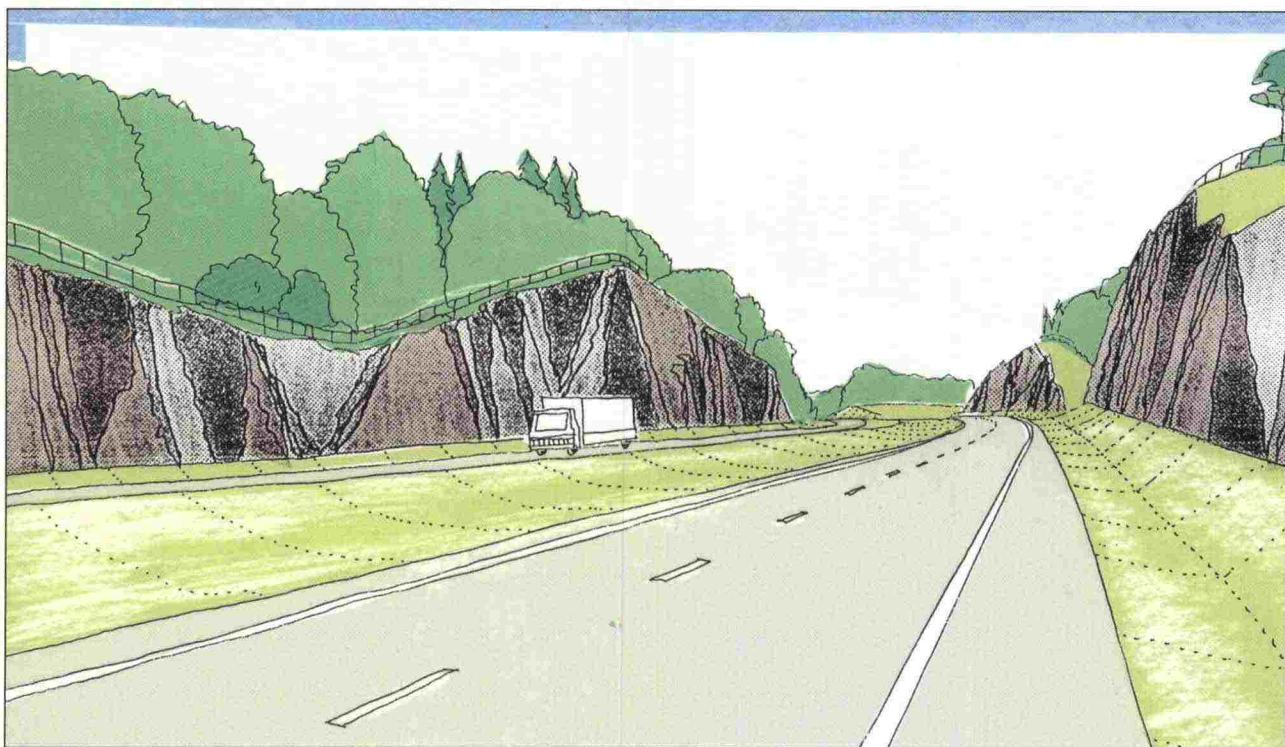
Alapenger luiskataan 1:2 kaltevuudella törmäyspenkereeksi siten, että penkereen yläreuna tulee olemaan vähintään 1 metrin korkeudella ajoradan pinnasta.

Törmäyspenger voi olla kalliopinnassa kiinni tai siitä tasaisen istutusosuuden erottamana, riippuen kohteesta ja kalliopinnan etäisyydestä tiehen. Tasaisella osuudella pyritään putoavien kivien vauhdin pysäyttämiseen ja tielle vierimisen estämiseen. Luiska on useimmiten likimäärin saman korkuinen, koska leikkausten etäisyys tiestä on useimmiten sama.

Istutukset ovat vähäisiä, lähinnä metsätaimi-istutuksia luiskille kallioleikkausten päälle ja reunoille. Kallioleikkausten edusta on yleensä paljas istutuksista. Kallioleikkauksen päällinen maaluiska on myös joissakin tapauksissa istutettu, metsitetty.



Kuva 11. Poikkileikkaus kallioleikkauksen normaalikäsittelystä.

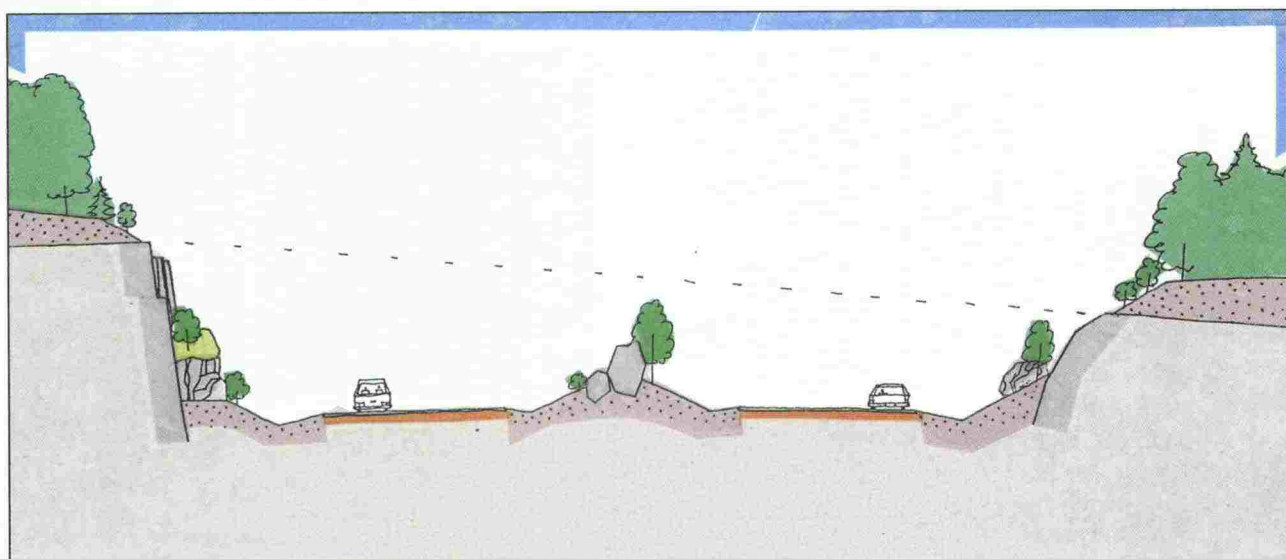


Kuva 12. Normaalikäsitelty kallioleikkaus.

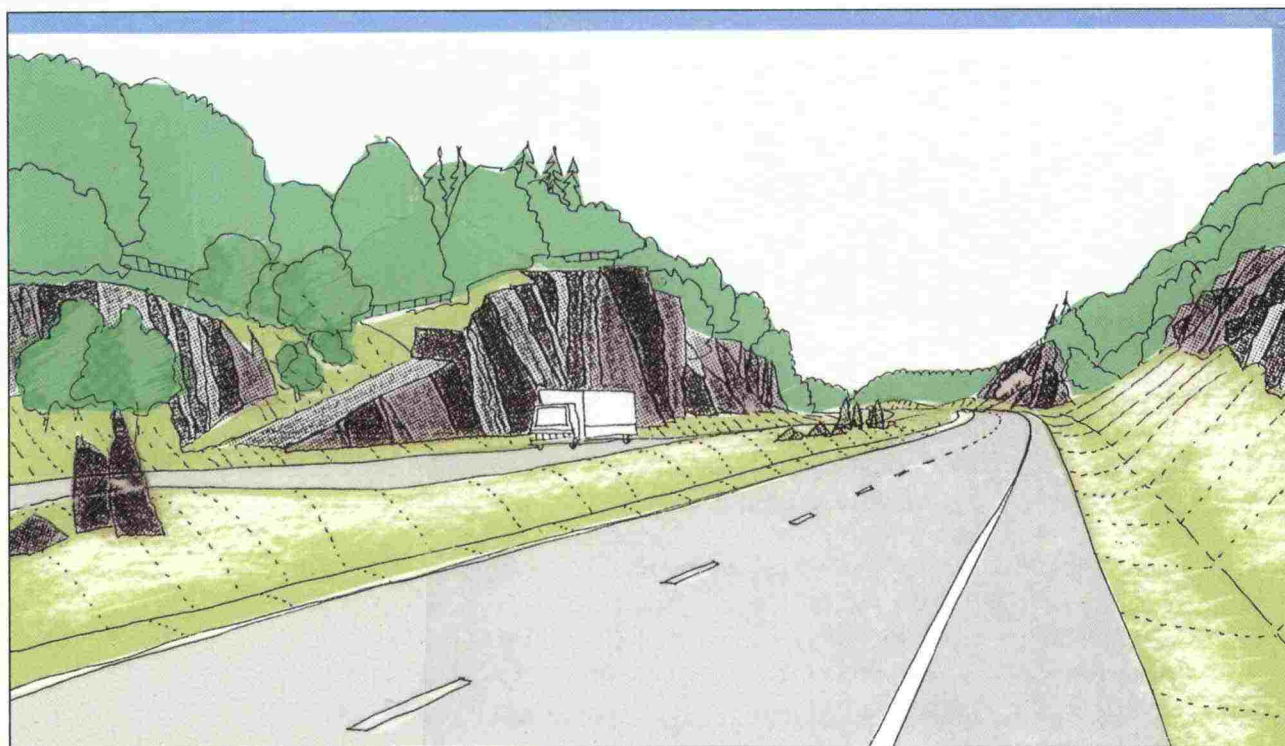


### 5.2.3 Luonnonmukaiseksi käsittely

Leikkauskaltevuus vaihtelee 1:7 - 1:1,5. Leikkauskaltevuus määritellään joka kohteessa erikseen. Tavoitteena on kallioleikkausten sopeuttaminen maisemaan ja niiden muotoilu ”luonnollisemmiksi”. Tämä muotoilu tarkoittaa leikkausten pykälöimistä, porrastamista, halkeamien ja kallion rakenteen hyväksikäyttöä sekä edellisen perusteella eri leikkauskaltevuuksien käyttöä. Kallion luontaiset juonteet ja halkeamat käytetään hyväksi tasoerojen ja ”luiskien” muodostamiseksi.



Kuva 13. Poikkileikkaus kallioleikkauksen luonnonmukaisesta käsittelystä.



Kuva 14. Luonnonmukaiseksi käsitelty kallioleikkaus.



Leikkauspinnan elävyys sekä pysty- että vaakajuonteina on toivottavaa kallion omaa rakennetta ja halkeilua hyväksikäyttäen. Leikattavan peruspinnan etäisyyden selkeitä vaihteluita tiestä toivotaan myös, tällä tavoin leikkaukset istuvat maisemaan paremmin. Tavoitteena on kallioleikkauksen muotoilu kallion ja kallioleikkausmaiseman ehdoilla, ei vain tien leikkaaminen minimimitoilla kallioon. Leikattavien muotojen: pystypilastereiden ja vaakajuonteiden tulee olla riittävän suuria ja selkeäpiirteisiä. Rapautuvan kallion käsittelyssä leikataan etäämpää tiestä ja loivemmin. Istutusten ja etäisyyden avulla hoidetaan turvallisuus niin, että rapautuva kallio saa rapautua aiheuttamatta vaaraa tai vahinkoa.

Leikkausten muotoilu harkitaan joka kohdassa erikseen. Leikkausten muotoilussa on käytettävien muotojen, pinta-alojen ja etäisyyksien erojen oltava riittävän suuret, jotta ne mielletään tarkoitukselliseksi muotoiluksi, ja jotta niiden vaikutus maisemointiin on positiivinen. Siellä missä on mahdollista, tulisi leikkauksen yhteyteen jättää joitakin suurempia lohkaraita. Lohkareiden käyttö keski-kaistalla leikkausten kohdalla on perusteltua, jos turvallisuus on hoidettavissa.

Leikkausten yläreunat joko pyöristetään tai porrastetaan niin, että yhtenäinen viivamainen ylälinja katkeaa. Leikkauksen ja tien välisen luiskan kaltevuutta ja korkeustasoa vaihdellaan voimakkaasti. Vaihtelu tehdään kuitenkin niin, että lähellä tietä olevien kallioleikkausten edessä on luiskassa törmäyssuojana toimiva osa, jonka kaltevuus on 1:2 ja korkeus vähintään 1 m tien pinnasta. Tavoitteena on luiskien muotoilu samoilla periaatteilla kuin kallioleikkaustenkin; yksitoikkoisen vakioratkaisun rikkominen voimakkaasti vaihtelevalla käsittelyllä.

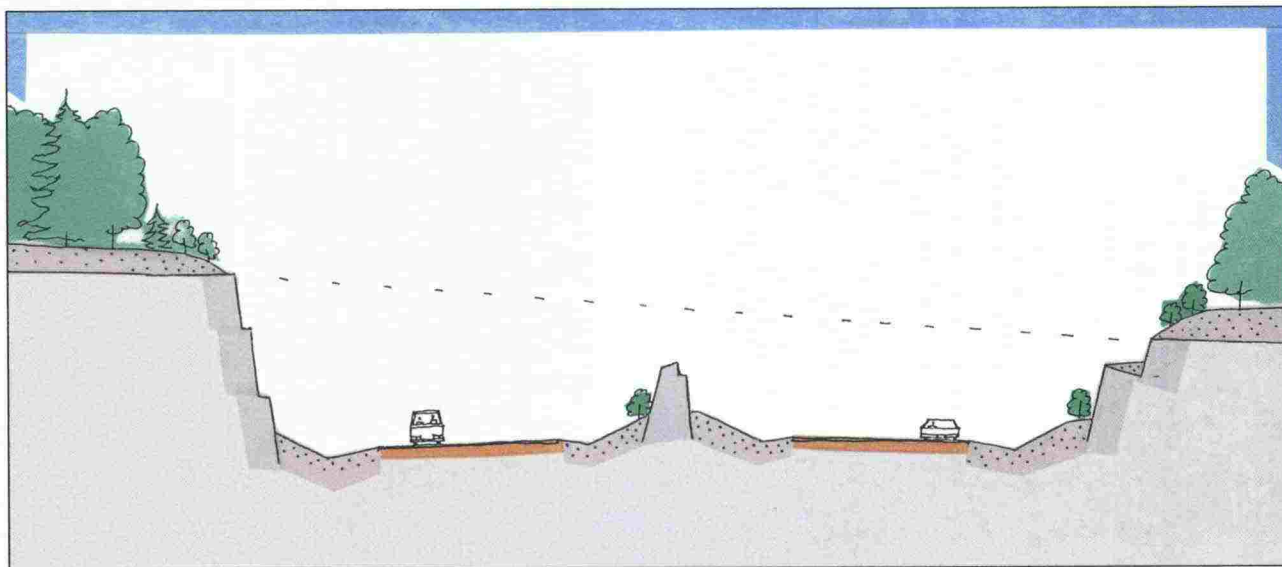
Luiskan muotoilu suunnitellaan tapauskohtaisesti. Pääperiaatteina ovat kallioleikkauksen ja varsinkin sen reunojen sopeuttaminen maisemaan sekä maa-luiskien ja kallioleikkausten yhtymäkohtien joustava muotoilu sekä edellä mainittu vaihtelu.

Istutuksissa käytetään ryhmittäisiä, muusta metsänreunasta lähemmäksi tietä työntyviä puu- sekä puu- ja pensasryhmiä. Tavoitteena on tien geometriaa ja leikkausten muotoilua tukeva ja korostava istutustapa. Periaatteina voidaan pitää korostettavien leikkausten edustan pitämistä paljaana, louhittujen vaaka- ja pystysyvennysten harkittua istuttamista sekä maisemaan sopeutettavien leikkausten istuttamista varsinkin leikkausten päissä.

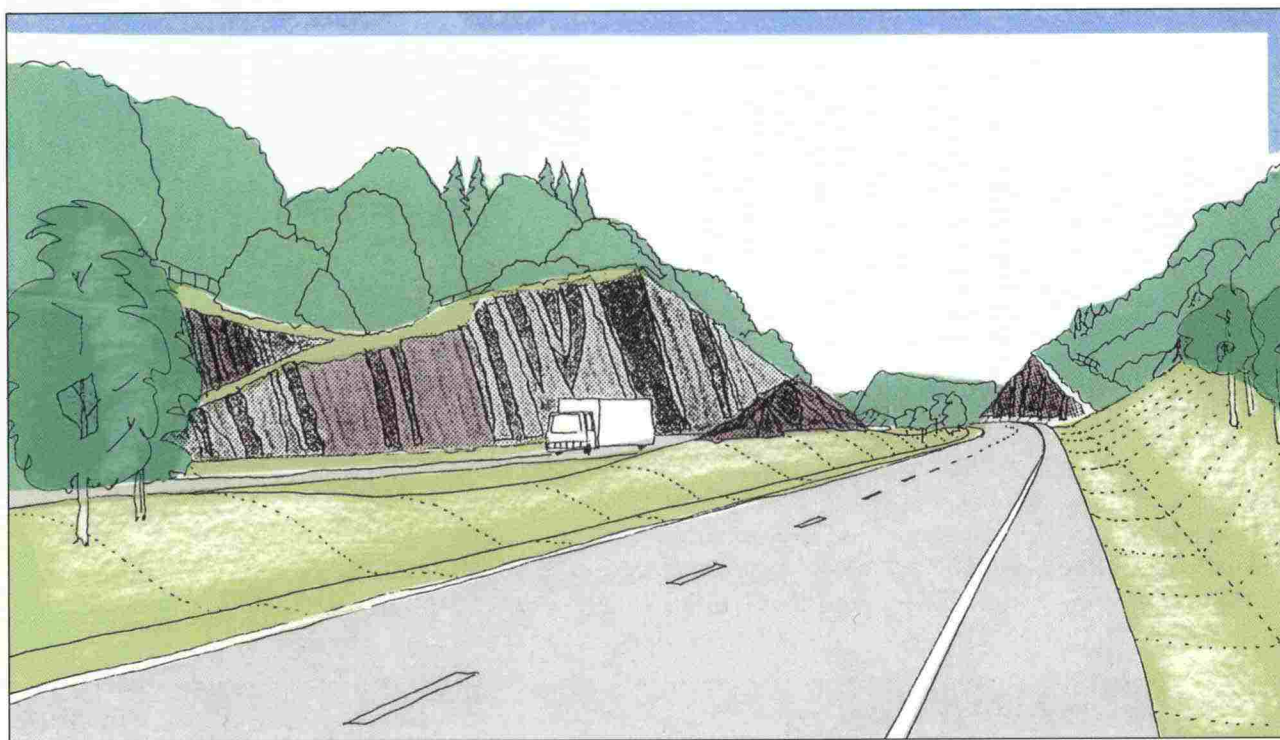
#### 5.2.4 Muotoa korostava käsittely

Leikkauskaltevuus vaihtelee 1:7 - 1:1,5. Leikkauskaltevuus määritellään joka kohteessa erikseen. Tavoitteena on suurimpien kallioleikkausten korostaminen jyrkimpinä, ja muiden porrastaminen tätä tukemaan. Kallion luontaiset juonteet ja halkeamat käytetään hyväksi tasoerojen ja "luiskien" muodostamiseksi.

Leikkauspinnan elävyys sekä pysty- että vaakajuonteina on toivottavaa kallion omaa rakennetta ja halkeilua hyväksikäyttäen. Leikattavan peruspinnan etäisyyden vaihtelut tiestä ovat myös toivottavia—yhdessä istutusten kanssa leikkausten sopeutuminen maisemaan paranee. Leikattavien muotojen: pystypilastereiden ja vaakajuonteiden tulee olla riittävän suuria ja selkeäpiirteisiä, jotta lopputulos on harkitun ja viimeistellyn näköinen.



Kuva 15. Poikkileikkaus kallioleikkauksen muotoa korostavasta käsittelystä.



Kuva 16. Muotoa korostavasti käsitelty kallioleikkaus.

Leikkausten muotoilu harkitaan joka kohdassa erikseen ja työn edetessä. Symmetristä leikkausta tulee suosia vain erityisissä porttikohdissa, muutoin symmetrisyyden pehmentäminen auttaa leikkausta sopimaan maisemaan. Myös keskikaistalle jätettävä muistuma kalliosta, kallioopaasi, voi auttaa symmetrisyyden katkaisemisessa. Leikkausten muotoilussa on käytettävien muotojen, pinta-alojen ja etäisyyksien erojen oltava riittävien suuret, jotta ne mielletään tarkoitukselliseksi muotoiluksi, ja jotta niiden vaikutus maisemointiin on positiivinen.



Leikkausten yläkulma jätetään muodoltaan suoraksi korostettavissa kallioleikkauksissa, mutta pyöristetään maisemoitavissa ja matalissa leikkauksissa. Loivissa leikkauksissa yläkulman käsittely on tapauskohtaista ja tukee haluttua vaikutelmaa joko maisemoitavasta tai korostettavasta leikkauksesta.

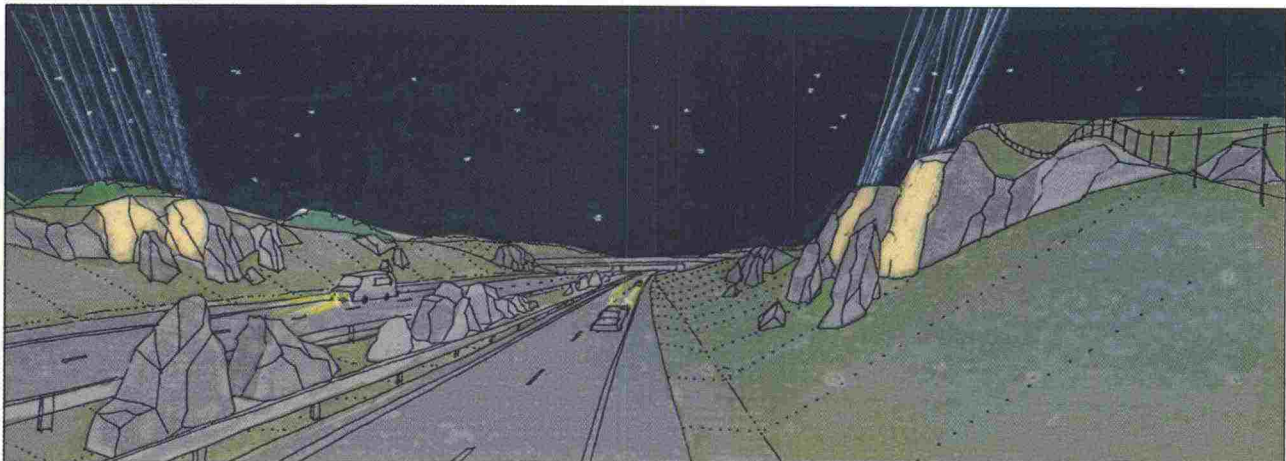
Leikkauksen ja tien välisen luiskan kaltevuutta ja korkeustasoa vaihdellaan voimakkaasti. Vaihtelu tehdään kuitenkin niin, että lähellä tietä olevien kallioleikkausten edessä on luiskassa törmäyssuojana toimiva osa, jonka kaltevuus on 1:2 ja korkeus vähintään 1 metri tien pinnasta. Luiskan muotoilu suunnitellaan tapauskohtaisesti. Pääperiaatteina ovat kallioleikkauksen ja varsinkin sen reunojen sopeuttaminen maisemaan, maaluiskien ja kallioleikkausten yhtymäkohtien joustava muotoilu sekä pengerryksien käyttö leikkausten muotoa, korkeutta ja keskinäistä asemaa korostamaan.

Istutuksissa käytetään ryhmittäisiä, muusta metsänreunasta lähemmäksi tietä työntyviä puu- sekä puu- ja pensasryhmiä. Tavoitteena on tien geometriaa ja leikkausten muotoilua tukeva ja korostava istutustapa. Periaatteina voidaan pitää korkeiden tai muutoin korostettavien leikkausten edustan pitämistä paljaana, louhittujen vaaka- ja pystysyvennysten harkittua istuttamista sekä maisemaan sopeutettavien leikkausten istuttamista varsinkin leikkausten päissä.

### 5.2.5 Erityiskohteet

Erityiskohteet suunnitellaan edellä esitettyjä tarkemmin ja keinot voivat olla edellä mainituista poikkeavia, esimerkiksi valaistuksen, erityisistutusten tai muotoon louhinnan käyttöä. Erityiskohde voi toimia väylän tai väyläjakson tunnusmerkkinä, ja sen käyttö tai sijainti tulee olla tarkkaan harkittu.

Esimerkkeinä erityiskohteina käsiteltävistä kallioleikkauksista voidaan mainita Hyvinkään eteläisen liittymän luona oleva porttimainen, symmetrinen kallioleikkaus, Riihimäen eteläpuolella Arilammen kohdalla oleva suuri kallioleikkaus, jossa on eri kalliolaadusta muodostuva selkeä musta raita, Hakoisissa Viralanjärven eteläpuolella olevat toistuvat, rytmikkäät kallioleikkaukset, sekä Parolan pohjoispuolen levähdysalueen erityisen suuri kallioleikkaus. Erityiskohteen käsittely suunnitellaan jokaiseen kohteeseen erikseen ja käsittelyn tarkoitus vaihtelee kohteittain. Erityiskohteiden tärkeimmät piirteet selvitetään "Toimenpide-ehdotukset" -kartoilla.



Kuva 17. Kallioleikkauksen erityiskäsittely, valaistus ja kivi aiheina.



## 6 PUNAINEN LANKA: KESKIKAISTAN KÄSITTELY

### 6.1 Lähtökohtia

Idea keskikaistan uudenaikaisesta käsittelystä on vt3-väyläarkkitehtuuriprojektin kulmakiviä. Useimmiten 15 metrisenä toteutettava moottoritien keskikaista on paljas, nurmetettu, kaistojen välissä oleva tietilaa leventävä kenttä. Sen käsittely on minimaalista ja toteutuessaankin kaavamaisa. Keskikaistan ottaminen aktiivisen käsittelyn ja muotoilun alueeksi parantaa ja elävöittää tietilaa, tuo kaivattua vaihtelua ja visuaalisia virikkeitä tieympäristöön sekä parantaa liikenneturvallisuutta.

Keskikaistan käsittelyyn kuluu keskikaistan muotoilu, sen istuttaminen sekä kiven käyttö keskikaistalla. Seuraavassa on esitetty keskikaistan muotoilun ja istuttamisen periaatteet. Suositukset kiven käytöstä keskikaistalla löytyvät kappaleista "5.1 Kiven käyttö" ja "5.2 Kallioleikkaukset".

### 6.2 Keskikaistan muotoilu

Keskikaistan muotoilun ideana on alavan ja leveän tietilan katkaisu, kenttämäisen tietilan pienentäminen ja ympäröivien maastonmuotojen korostaminen. Maastonmuotojen korostamisessa ajatuksena on myös niiden ideatasoinen palauttaminen.

Suosittelavat keskikaistan muotoilukohdat ovat metsäiset ja kumpuilevat väyläosuudet. Keskikaistan muotoilua ei tule tehdä pelto- tai taajamaosuuksilla, jokimaisemissa, niityillä ym avoimissa tieympäristöissä. Erityisen suositeltavaa keskikaistan muotoilu on pienimittakaavaisesti kumpuilevassa maastossa, jossa on maa- ja kallioleikkauksia. Tällöin ympäröivien maastonmuotojen korostaminen ja palauttaminen toimii parhaiten. Suositellavat keskikaistan käsittelykohdat on esitetty toimenpidesuosituksien -kartoilla.

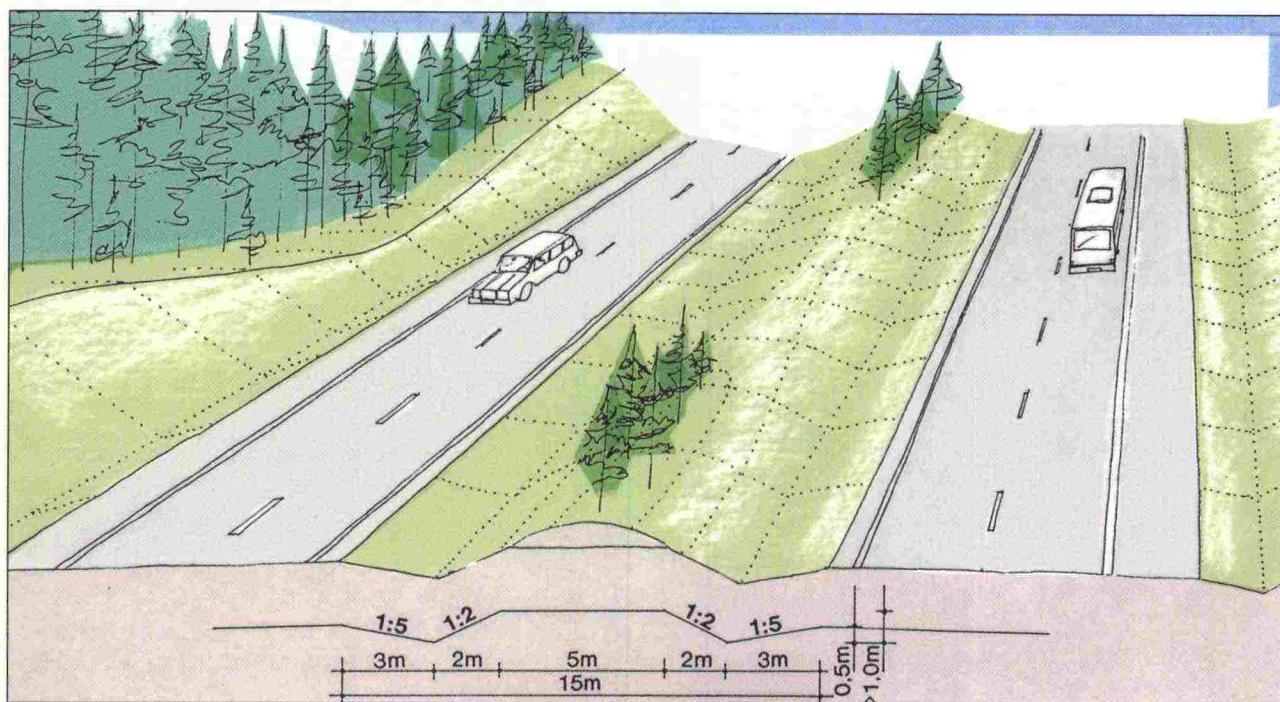
Keskikaistan muotoilun mitoitus on esitetty poikkileikkauksessa. Lähtökohdaksi on käytetty normaalia 15 metrin keskikaistaa Helsinki - Hämeenlinna - välillä tyyppimitoituksen mukaisesti. Oja-, lumitila-, törmäyspengeri- ja kaltevuusmitoitus on tehty moottoritien normaalimitoitusta soveltaen tiesuunnittelijan kanssa yhteistyössä. Turvallisuus- ja etäisyyskysymyksissä keskikaistan puustutuksia ja kiviasetelmia on verrattu kallioleikkauksen kalliopintaan.

Muotoilussa on otettava huomioon kuivatusnäkökohdat. Keskikaistan kumpareet on muotoiltava niin, että sivuojien mitoitus on riittävä ja että vesien poisjohtaminen normaalitoimenpiteillä onnistuu esimerkiksi kumpareikkoja katkomalla tai rumpuja käyttämällä.

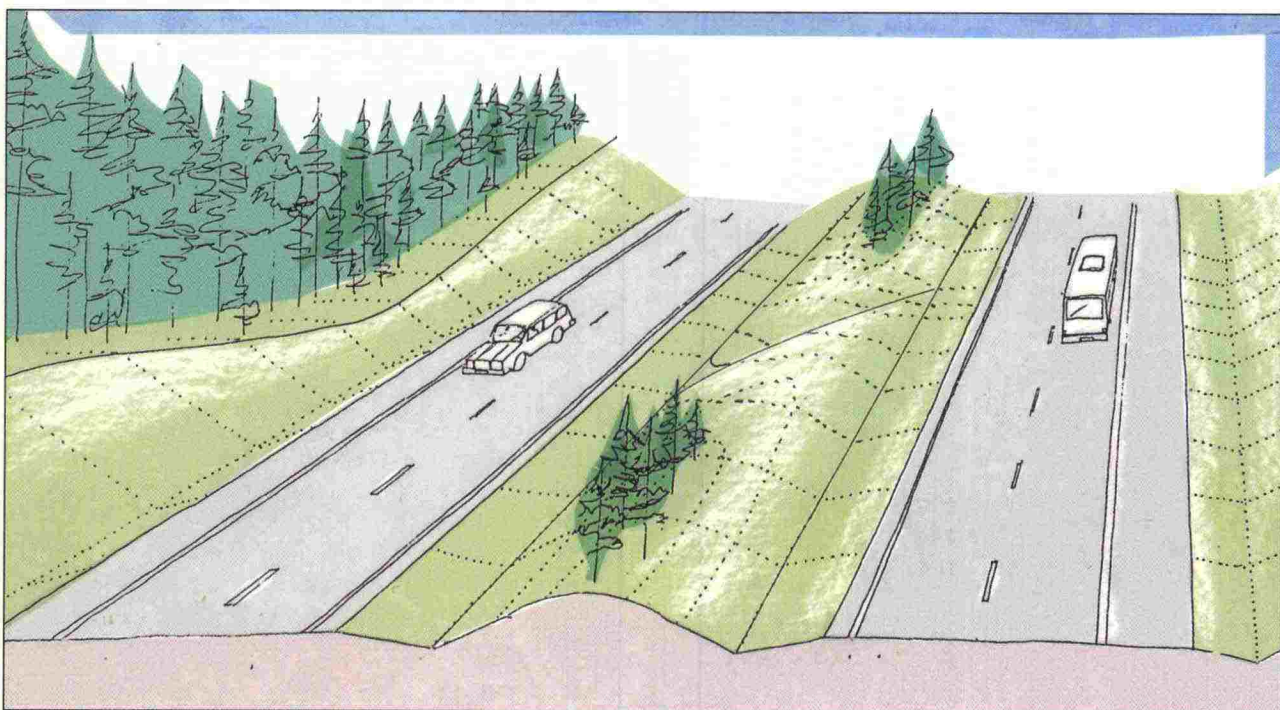
Keskikaistan muotoilussa noudatetaan ympäröivän topografian pääpiirteitä. Kallio- ja maaleikkauksia korostetaan korkeammalla keskikaistakummulla ja laaksokohtia päinvastoin. Myös tekemuodot ovat mahdollisia ja suositeltaviakin, koska maaston perusmuodot ovat selkeästi suuremmassa mittakaavassa kuin mihin keskikaistan muotoilussa pystytään.



Keskikaistan muotoilu on tehtävä korkeatasoisena maastonmuotoilu- ja istutustyönä, jotta vaikutelmasta saadaan harmoninen ja harkittu. Muotoilu tehdään enimmäkseen jälkityönä Helsinki - Hämeenlinna -välillä sopivaksi katsotuissa jaksoissa muiden, lähellä sijaitsevien työmaiden yhteydessä. Hämeenlinna - Kulju -välillä muotoilu voidaan tehdä tierakentamisen aikana ja välittömästi sen jälkeen.



Kuva 18. Keskikaistan maavallien mitoitusperiaatteita.

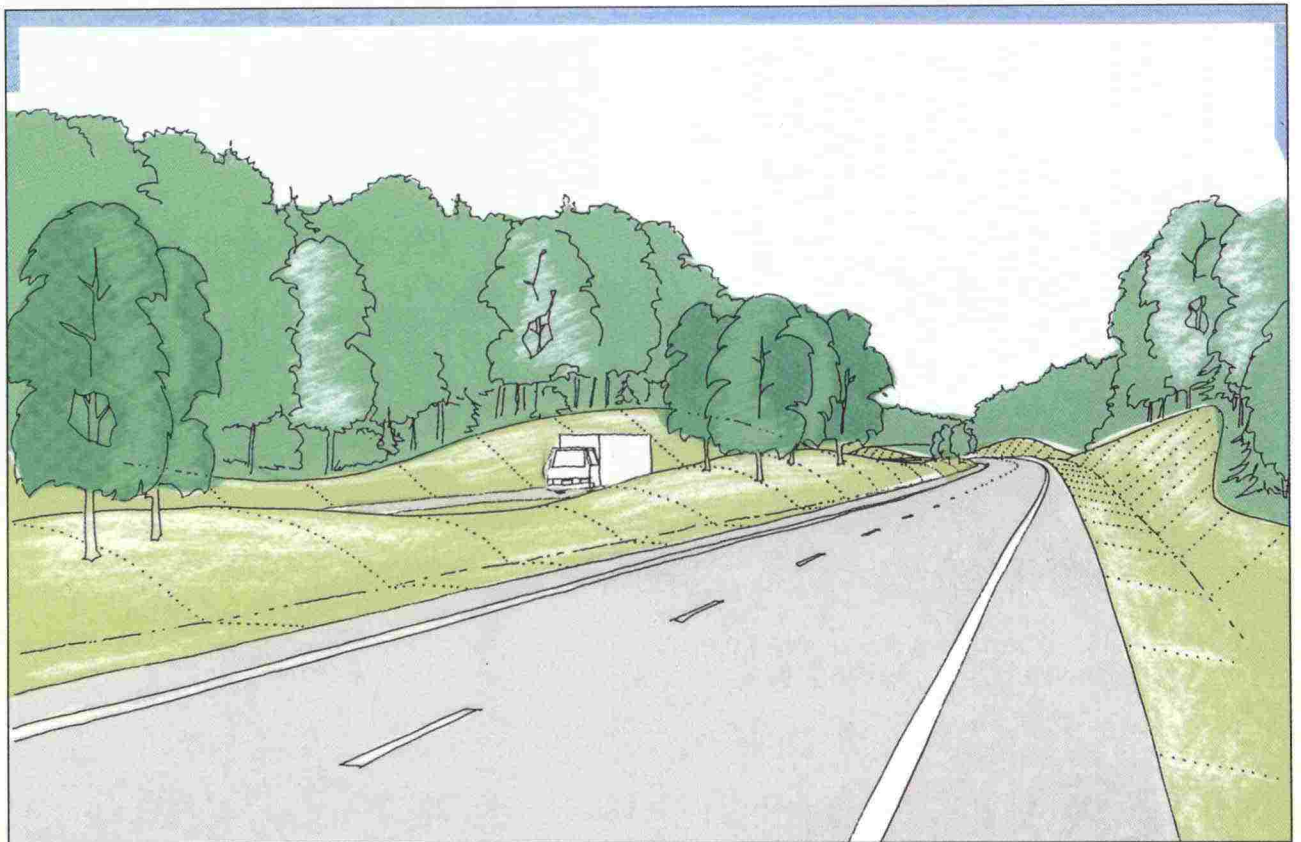


Kuva 19. Periaatekuva keskikaistan maavallin katkaisusta kuivatusta varten.





Kuva 20. Leveä moottoritien keskikaista nykytilanteessa.



Kuva 21. Muotoiltu keskikaista.

### 6.3 Keskikaistan istuttaminen

Valtatie 3 kulkee läpi pelto- ja metsämaaisemien, joskus taajamat vilahtavat matkan varrella. Tämän tyyppisen väylän istuttamisen lähtökohdiksi on otettu metsäalueiden korostaminen ja ympäröivien metsäalueiden puulajien käyttö pääasiallisena istutusmateriaalina. Mäntymetsään avattuun laajaan väyläaukkoon halutaan palauttaa mäntymetsän tuntu. Tieltä kaukana erottuvat metsänreunat tuodaan lähemmäksi ajajaa ja samalla leveä tietila katkaistaan pienemmäksi. Istuttamisperiaatteina voidaan pitää puiden massa- ja alueistutukset, sekä pensaiden istuttaminen ryhmittäin vaihtelua tuomaan.

Suositteluvia istuttamisalueita ovat

- \* metsäosuudet (ei pelto- tai taajamaosuudet, jokimaisemat, niityt ym)
- \* erityisesti aukeiden ja suljettujen paikkojen reunakohdat, kuten metsänreunat ennen ja jälkeen peltoaukeiden.



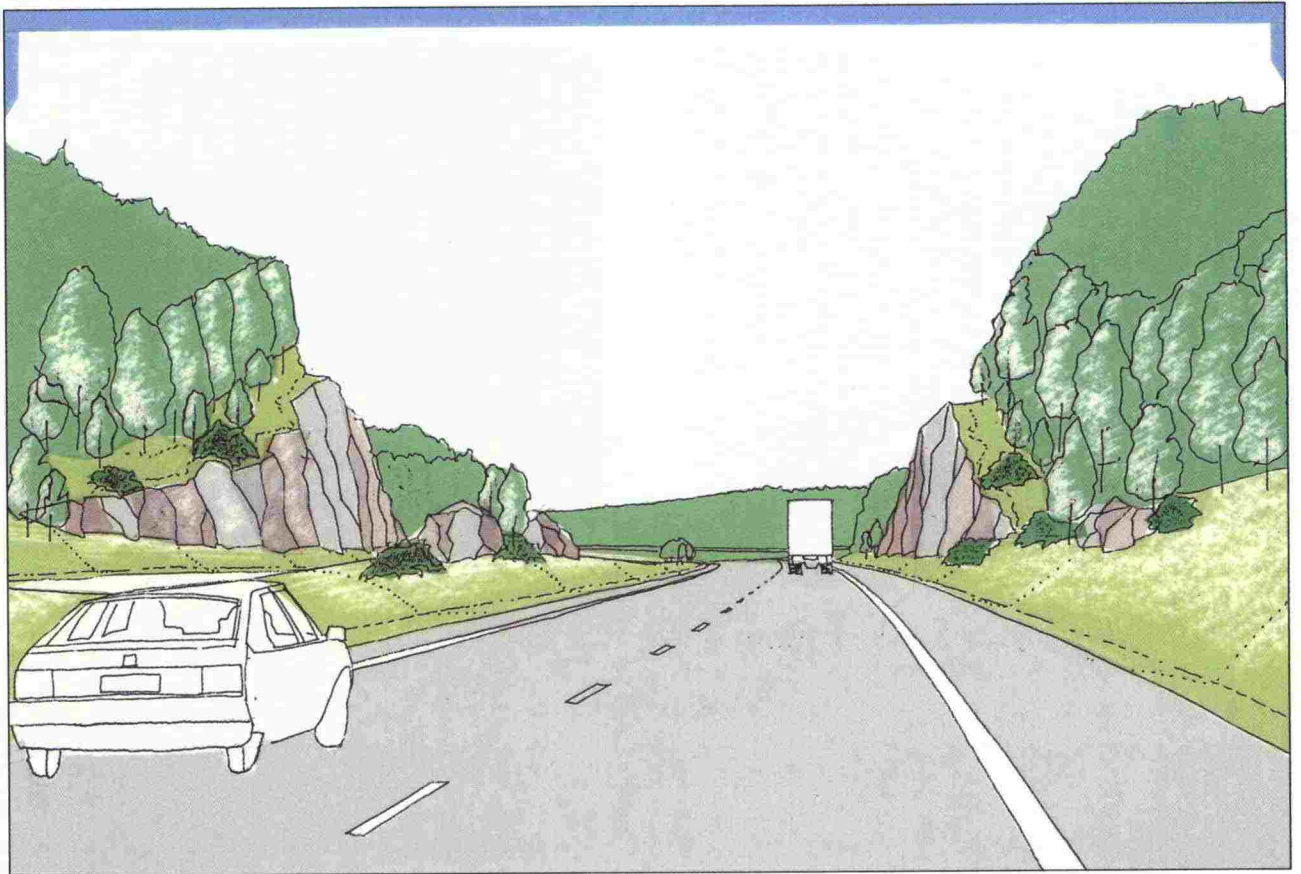
Kuva 22. Keskikaistan istuttaminen metsäpuilla.



Suositteltavat istuttamiskohdat on esitetty toimenpidesuositus-kartoilla.

Istuttamistapana käytetään metsäpuiden taimi-istutuksia keskikaistan muotoilu-kohdissa sekä siltojen läheisyydessä, jolloin olemassa olevia kaiteita voidaan hyväksikäyttää ja jatkaa. Muilla istutusosuuksilla voidaan istuttamistapana käyttää portaittaista istutusta, luontaista uusiutumista ja harvennushakkuita liian suuren runkopaksuuden välttämiseksi.. Erityiskohteissa, joissa maaston muotoilu tai kaiteiden käyttö ei ole toivottavaa, on pienpuiden käyttö suositeltavaa.

Pensasistutukset tehdään ryhminä maaston muotoja, muita istutuksia ja erityisiä kohtia korostamaan. Pensaita ei käytetä jatkuvina, suurina massaistutuksina, vaan ainoastaan korostettavissa kohdissa ryhmäistutuksina.



Kuva 23. Pensasistutusten käyttö korostettavissa kohdissa.

## 7 ORIENTOITAVUUS: LIITTYMÄT JA ATTRAKTIOT

### 7.1 Liittymien käsittely

#### 7.1.1 Lähtökohtia

##### Miksi ylipäänsä?

Vt3:n ongelmiksi on koettu mittakaavattomuuden ja lähiympäristön monotoniisuuden lisäksi orientoitavuuden vaikeus. Tiellä liikkuja ei tahdo löytää tiemaisemasta kiinnekohtia tai tapahtumia, joiden kautta hän voisi paikallistaa itsensä, ennakoida ajokäyttäytymistään ja mieltää matkan etenemisen. Tästä lähtökohdasta on noussut ajatus kehittää nykyisiä ja suunnitella tulevia liittymiä niin, että niiden tunnistettavuus parane. Ideana on ollut korostaa tiettyjä liittymiä tärkeinä ja jättää toisia selkeästi "sivuliittymiksi". Tärkeät liittymät on pyritty sitomaan paikkaan, historiaan tai nykyisyyteen ja jopa tuomaan uusia merkityksiä itse liittymäympäristöön. Tässä kappaleessa käsitellään korostettavia liittymiä.

##### Millä keinoilla?

Helsinki - Hämeenlinna -välillä liittymien käsittelyn keinoja ovat kohdevalaisu, erityisvalaisu, veistokset, maataide ja rakenteen tiivistäminen vt3:n ja rinnakkaistien välillä. Kohdevalaistuksessa käytetään hyväksi olemassa olevan ympäristön piirteitä, jotka nostetaan valolla esille tienkäyttäjän tapahtumiksi. Jotta valaisu toimisi paikannettavuutta helpottavana tekijänä, kunkin tyyppistä kohdevalaistusta voi käyttää vain kerran, juuri tietyn paikan tunnuksena. Idea erityisvalaistuksessa perustuu poikkeavaan valaisintyyppiin, joka viestii alueen teollisuushistoriasta materiaalillaan ja sitoo kaksi saman taajaman liittymää yhdeksi kokonaisuudeksi. Valaistuksen käyttöä tehokeinona tukee sen toiminta parhaiten silloin, kun muut visuaaliset atraktiot tieympäristössä ovat vähimmillään: pimeään aikaan ja erityisesti talvella. Idea veistoksellisesta liittymän käsittelystä perustuu alueen kulttuurihistoriaan, kun taas idea vaihtuvasta maataideliittymästä tuo uuden elementin, vaihtuvuuden liittymämiljööseen.

##### Miksi vaihtelua?

Liittymien kehittämisideoiden vaihtelevuus ja "kertakäyttöisyys" johtuu tarpeesta liittymien orientoitavuuden parantamiseen. Tällöin kukin liittymäympäristötyyppi leimaa juuri oman ympäristönsä, eikä idea ole samalla väylällä uudelleen käytettävissä jottei paikannettavuus kärsi. Poikkeuksena edelliseen voidaan todeta ne liittymät (Riihimäki ja Valkeakoski), jotka halutaan ajatuksellisella tasolla yhdistää saman tarkoituksen tai taajamakohteen vuoksi. Yhtenäisyys väylällä saavutetaan yhtenäisillä ja toistuvilla kiven käyttö- ja keski-kaistan käsittelyperiaatteilla.

##### Miten toteutetaan?

Helsinki - Hämeenlinna -välillä liittymien kehittäminen voidaan toteuttaa liittymäkohtaisena parannustyönä. Hämeenlinna - Kulju -välillä liittymäympäristöjen perusideat voidaan toteuttaa muun liittymärakentamisen yhteydessä.



### 7.1.2 Liittymien käsittely välillä Helsinki - Hämeenlinna

Helsinki - Hämeenlinna -välillä liittymien käsittely perustuu nykyisten liittymien lähiympäristön kehittämiseen edellä mainituilla periaatteilla. Seuraavassa esityksessä liittymäympäristöjä on luonnehdittu, niiden kehittämistavoitteet on selvitetty ja toimenpide-ehdotukset esitetty.

#### Klaukkalan liittymä—vaalea viiva

Klaukkalan liittymä on laajan peltoaukean pohjoiskulmassa oleva eritasoliittymä. Komeat peltoaukea- ja jokilaaksonäkymät erityisesti liittymän eteläpuolella itään päin Vantaanjokilaakson peltomaisemaan. Peltoaukean laidoilla näkyy maataloja ja keskellä metsäsaarekkeita. Liittymän pohjoispuolella alkaa kumpuileva metsäinen osuus, jossa on suuriakin maa- ja kalliroleikkauksia. Tälle osuudelle on ehdotettu keskikaistan käsittelyä pengertämisellä ja kivi-materiaalin käytöllä. Tietila liittymäalueella on laaja, avoin ja tuulinen.

Liittymä säilytetään avoimena maaseutuliittymänä, jossa paikka pyritään merkitsemään mahdollisimman pienin, mutta tiellä kulkijalle näkyvin toimenpitein. Liittymäalueella hallitsevia piirteitä ovat laajat peltomaisemat ja liittymärakenteet.

Liittymää edeltävä tonttisilta/risteyssilta ehdotetaan kohdevalaistavaksi niin, että siltarakenteen horisontaalisuus ja kaarimuoto korostuvat. Tämä voidaan saada aikaan lähelle siltakannen reunaa asennettavilla, reunaa miltei sen suuntaisesti valaisevilla kohdevaloilla. Tämä poikkeava valaisu ei häikäise tiellä liikkujaa, mutta poikkeaa tavallisesta valaistuksesta huomattavasti ja luo avoimeen maisemaan horisontaalisen, kauniisti kaarevan vaalean valaistun viivan.

Liittymäalueelle ei ehdoteta täydentäviä istutuksia tai rakenteita, vaan liittymä ehdotetaan pidettäväksi nykyisen avoimena ja paljaana.

#### Nurmijärven liittymä—seitsemän veljestä

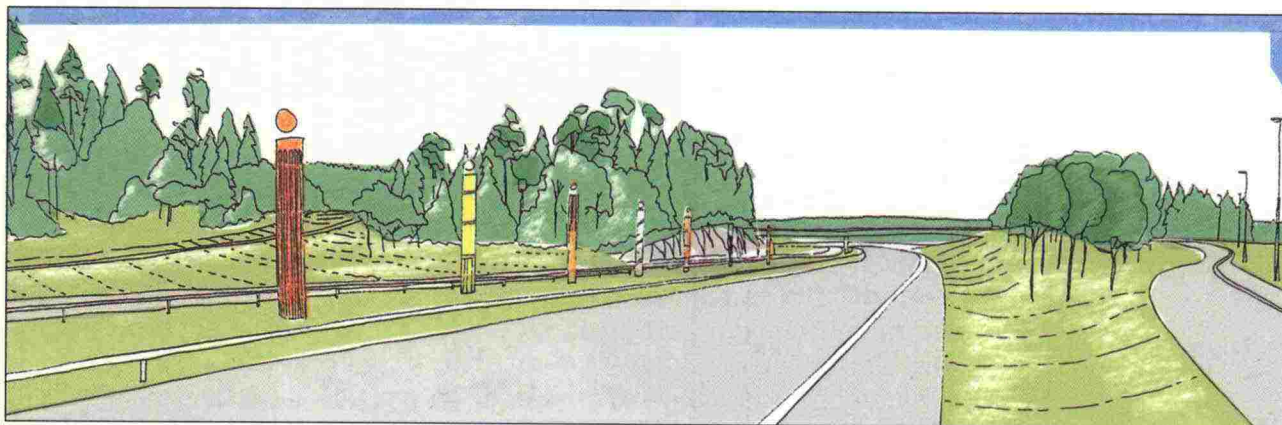
Nurmijärven liittymä sijaitsee kallioisella metsäjäksolla. Heti liittymän pohjoispuolella aukeaa itäänpäin lähimaisema pellolla kiemurtelevaan Vantaanjoen latvaan. Liittymäalue on suhteellisen avoin ja paljas, osittain (länsipuolelta) kalliroleikkauksessa. Metsänreunat ovat selkeät, mutta suhteellisen kaukana pääväylästä ramppien ja laajahkojen luiskien takana. Ramppien ja pääväylän väliset alueet on istutettu, mutta taimet ovat vielä hyvin pienikokoisia, eivätkä juurikaan nouse peruspinnasta.

Liittymän kohdalla, länsipuolella rampin takana on Miina Äkkijyrkän puinen lehmäveistos. Veistos näkyy molempiin suuntiin ajettaessa, mutta vain hetken ja erikoisessa suunnassa; tiellä liikkujan on osattava katsoa vasemmalle ylös (pohjoiseen ajettaessa) tai oikealle ylös (etelään ajettaessa) nähdäkseen veistoksen. Veistos ei ole valaistu.

Liittymästä kehitetään metsäliittymä, jonka tunnuspiirteeksi tuodaan veistosryhmä muistumana alueen kulttuurihistoriasta. Liittymän hallitsevina piirteinä olisi metsäisyys, suojaisuus ja veistoshahmojen jono. Veistoshahmot kertovat erehtymättömästi, missä tien käyttäjä on ja minne hän voi liittymästä päästä.

Liittymään ehdotetaan tuotavaksi uutena "rakenteena" seitsemän veistoshahmoa, rivissä liittymän eteläpuolella keskikaistalla ja vastaavasti seitsemän pohjoispuolella. Veistosten tarkoitus on kiinnittää liittymä ympäristöönsä ja erityisesti Nurmijärveen sen kulttuurihistorian kautta. Hahmojen tulee olla riittävän suuria sopiaukseen moottoritieympäristöön ja riittävän abstrakteja, jotta katsojan ajatuksille jätetään liikkumatilaa. Sillan keskipilarin kaidetta tulee jatkaa veistoshahmojen kohdalle törmäyssuojaksi.

Täydennysistutusten tarve tulisi tutkia niin, että lopputuloksena olisi ympäristön puulajeilla istutettu metsäinen, suojaisa liittymä. Ideana tulisi pitää metsänreunojen tuominen ramppien yli lähelle pääväylää.



Kuva 24. Nurmijärven seitsemän veljestä.

### Hyvinkään eteläinen liittymä—taajama ja maamerkki

Hyvinkään eteläinen liittymä sijaitsee taajaman länsipuolella, peltoaukean laidalla. Liittymän eteläpuolella kiemurtelee Vantaanjoen latva, jonka vt3 ylittää suhteellisen huomaamattomasti. Näkymät Hyvinkään taajamaan alkavat ennen liittymää sekä liittymän etelä- että pohjoispuolella. Hyvinkään eteläinen liittymä onkin vt3:lla harvinainen; taajama, johon liittymästä mennään, näkyy ja paikka on taajamanäkymillä ja maamerkinä toimivalla Kone Oy:n tornilla paikkaan sidottu. Vt3:n ja taajaman välillä on kuitenkin anonyymi, niittymäinen maakaistale ja rinnakkaistie. Pari kilometriä liittymän etelä- ja pohjoispuolella vt3 kulkee peltomaisemien halki.

Liittymästä kehitetään avoin taajamaliittymä. Hallitsevia piirteitä liittymässä ovat taajamanäkymät, rakentaminen lähellä väylää, torni maamerkinä ja avoin peltoaukeatila.



Liittymän läheisyyteen ehdotettavat toimenpiteet ovat taajamarakenteen jatkaminen lähelle vt3:a, taajaman väylänpuoleisen reunan selkeä jäsentely ja Koneen tornin erityisvalaisu. Rakentamisalueen reunan tuominen vt3:n ja rinnakkaistien väliselle alueelle poistaa "nimettömän" maakaistaleen tilaongelman ja voimistaa liittymän taajamaluonnetta. Ko. rakentamisalue on Hyvinkään osittain jo kaavailemaa teollisuus- ja liikerakentamisaluetta. Lopputuloksen kannalta on tärkeätä, että uudessa rakentamisessa ajatellaan vt3:n puolisia julkisivuja Hyvinkään käyntikorttina matkaajille. Näin vältetään takapihatunnelma ja muodottomien parkkikenttien sijoittuminen vt3:n varteen. Toivottavaa uudessa rakentamisessa olisi selkeä ja rakenteellinen raja vt3:n puolella.

Koneen tornin huippu on nykyisellään valaistu. Tämä tietyn kohdan valaisu voi kuitenkin peittyä kaupungin valomereen. Koneen torni on kokonsa ja sijaintinsa puolesta merkittävä maamerkki ja kertoo alueen teollisesta perinteestä. Tämän vuoksi ehdotetaan Kone Oy:n tornin pinta-alan valaisua värillisenä, esimerkiksi monivärisenä tai vaihtuvana valaisuna. Tornin valaisu yhdistettynä rakentamiseen vt3:n vierellä rakentaa voimakkaan, paikallisen imagon koko Hyvinkään alueelle vt3:lla.

### **Riihimäen liittymät—valo ja lasi**

Riihimäen eteläinen liittymä sijaitsee metsäsaarekkeella peltoaukean laidalla. Liittymän eteläpuolella on peltoaukeaa ja meluvallia sekä joitakin Herajoen kylään kuuluvia rakennuksia hyvinkin lähellä väylää. Liittymän pohjoispuolella aukeaa peltonäkymät ja näkymät Riihimäen taajamaan. Liittymäalue on avoin, metsiä on mutta niiden reunat ovat etäällä pääväylästä. Liittymäalueen tila on luoteiskulman lähelle väylää työntyvää metsikköä lukuunottamatta hahmoton. Liittymäramppien ja vt3:n väliset alueet on istutettu lehtipuun taimin, mutta taimet ovat niin pieniä etteivät juuri nouse peruspinnasta.

Riihimäen pohjoinen liittymä sijaitsee kallioisella metsäalueella. Tämä liittymä on poikkeus muihin vt3:n taajamaliittymiin, koska paikallistie on vedetty vt3:n alta, eikä liittymäaluetta merkitse yhtään siltaa. Liittymän eteläpuolella näkyy taajamaa paikoittain ja liittymän pohjoispuolella on metsäistä mäkimaastoa. Liittymäympäristö on metsäinen ja liittymä sillan "puuttumisen" vuoksi jopa yllättävä ja huomaamaton.

Riihimäen liittymistä kehitetään yhdeksi kokonaisuudeksi mielletävä liittymäpari, jossa teemoina käytetään metsäisyyttä, valoa ja alueen teollisuushistoriaa, nimekästä Riihimäen lasia. Liittymäympäristöt muistuttavat toisiaan miljööltään riittävästi, jotta niissä voidaan soveltaa samaa perusidea. Toisaalta liittymätyyppien erilaisuus estää niiden sekoittamisen keskenään. Hallitsevina piirteinä Riihimäen liittymissä tulisi olemaan kuusimetsät sekä valon ja valaisintyyppin tavallisesta poikkeava käyttö.

Liittymiin ehdotettavat toimenpiteet ovat erityisten pollarivalaisimien käyttö liittymiä yhdistävänä ja Riihimäelle ohjaavana tekijänä sekä havupuiden istutus. Pollarivalaisia ehdotetaan sijoitettavaksiliittymien väliselle jaksolle keskikaistalle

riittävin etäisyyksin niin, että perspektiivisesti niistä muodostuu valopisteiden jono, joka toistaa tien geometrian ja muodon. Liittymäalueilla pollarivalaisimia ehdotetaan käytettäväksi Riihimäelle johtavien ramppien reunoissa visuaalisesti ohjaavina valopistejonoina. Pollarivalaisinten suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää niiden visuaalisuuteen, jotta valoisan aikana ne toimisivat toistuvina lasiveistoksina ja pimeän aikana opastavana valopistejonona. Pollarien tarkoitus ei ole antaa riittävää yleisvalaistusta tieosuudelle, vaan toimia kohdevalona ja maamerkinä.

Havukasvien lisäämisellä nykyisiin istutuksiin tavoitellaan ympäröivien metsien sävyjä lähemmäksi tiealuetta. Samalla ainavivhreät havukasvit toimisivat hyvänä taustana valoeffekteille. Näissä liittymissä ei ole kuitenkaan tarkoitus metsittää kaistojen välialueita, vaan mieluummin istuttaa harkittuihin ryhmiin puistomaisemmin, vihjeenä taajaman läheisyydestä.

### **Tervakosken liittymä—kallioportti**

Tervakosken liittymä sijaitsee metsäisen kukkulan ja peltoalueen välissä. Liittymän eteläpuolella on metsien peittämä mäki-alue ja symmetrinen kallioleikkaus. Liittymän pohjoispuolella on peltoalue, jonka jälkeen alkaa kumpuileva metsäinen jakso jota on ehdotettu keskikaistan käsittelyjaksoksi. Näkymät liittymän eteläpuolella vangitsee symmetrinen kallioleikkaus ja pohjoispuolella erityisen kaunis ja selkeärajainen peltomaisema, jonka takana kohoavat Tervakosken piiput. Liittymäalue on selkeä, liittymä maastoon hyvin tukeutuva.

Liittymäalue on selkeä ja muotonsa ja näkymiensä puolesta paikkaan sidottu. Liittymän identiteettiä ehdotetaan kuitenkin korostettavaksi symmetrisen kallioleikkaus-alueen korostamisella ja käsittelyllä.

Kallioleikkauksen käsittelyksi ehdotetaan rosoisen, miltei pystysuoran kallioseinän erityisvalaisua. Valaistus ehdotetaan tehtäväksi läheltä kalliopintaa alhaalta vinosti ylöspäin, mahdollisesti värillisenä. Näin saadaan aikaan draamaattinen porttivaikutelma.

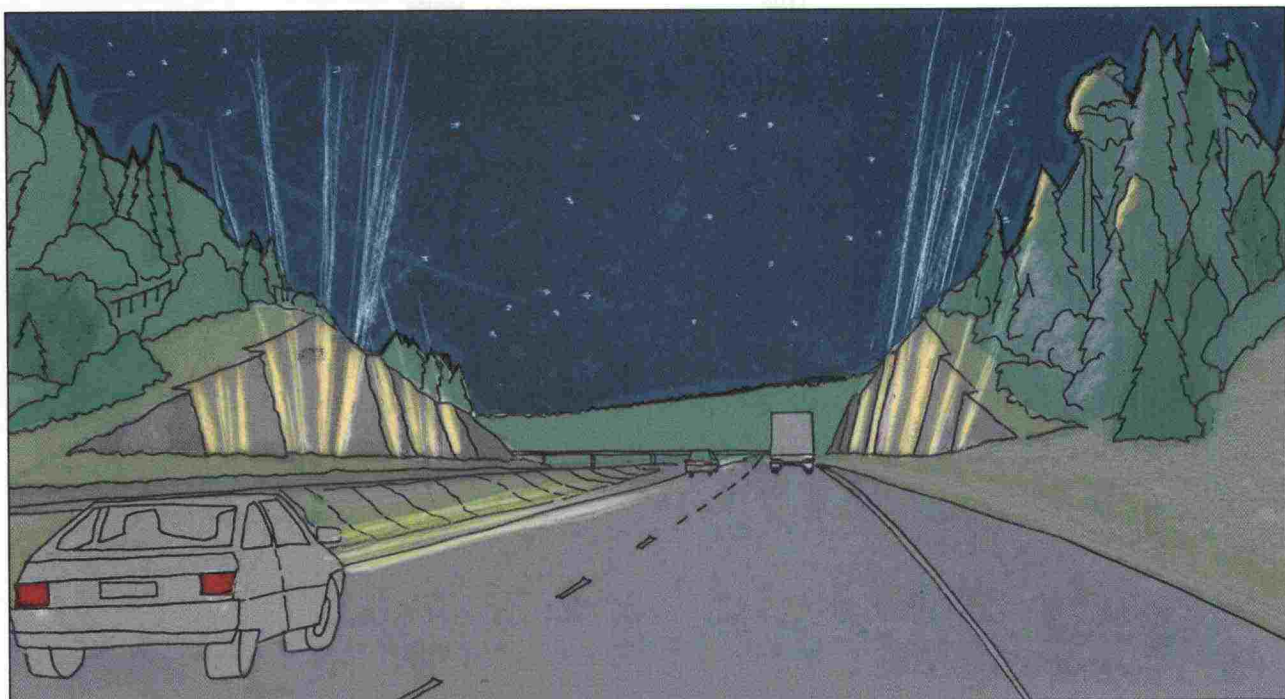
Liittymän pengeralueet on istutettu ja silmin havaittavassa kasvussa, joten lisäistutukset eivät liene tarpeellisia.

### **Janakkalan liittymä—vaihtuva maataide**

Janakkalan liittymä sijaitsee vanhan sorakuopan reunalla, peltoalueen vieressä. Liittymän eteläpuolella on vanhan sorakuopan tasoitettua pintaa ja avoimena näkyvä sorakuopan seinämä. Liittymän pohjoispuolella on pienehkö peltoalue ja sen takana kumpuileva metsämaisema. Liittymä antaa hyvin avoimen ja laajan vaikutelman; pääväylän ja ramppien väliset alueet ovat laajat ja tasaiset, ympäristö tyhjää ja puutonta. Liittymän pohjoispuolen pellot lisäävät avaruuden ja tasaisuuden vaikutelmaa.

Liittymästä ehdotetaan luotavaksi vaihtuvan maataiteen näyttely. Janakkalan taajama on liittymästä suhteellisen etäällä ja liittymää on siten vaikea sitoa siihen. Uusi rakentaminen liittymän läheisyyteen on epätodennäköistä jopa kunnan omien suunnitelmien mukaan. Alue on tasainen ja tyhjää tilaa on paljon. Tämän vuoksi alue olisi ihanteellinen maataiteelle. Ajatuksella vaihtu-





Kuva 25. Tervakosken portti.



Kuva 26. Janakkalan maataideliittymä etelästä nähtynä.

vasta maataiteesta saataisiin liittymälle uusi merkitys ja liittymästä paikallinen ja alueellinenkin kohde ja aihe: mitä liittymässä on tänä vuonna?

Liittymän käsittely vaihtelee maataideteosten mukaan. Paikalla on valmiiksi tyhjiä vaakapintoja (välikaistat ja keskikaista) sekä pystypintoja (siltapenkereet ja vanhan hiekkakuopan seinä). Tilaa ja hiekkaa materiaaliksi löytyy paikan päältä. Sähköä löytyy läheltä valaisua varten. Maataiteessa tulisi huomiota kiinnittää erityisesti vuodenaikojen vaihteluihin, jotta nähtävää olisi myös syksyn ja talven mittaan.

### 7.1.3 Liittymien käsittely välillä Hämeenlinna - Kulju

Hämeenlinna - Kulju -välillä liittymien ideointi on abstraktimpaa, perusideoiden etsimistä ja esittämistä tuleviin, osittain vasta suunnittelun alla oleviin liittymiin. Hämeenlinna - Kulju -välillä liittymien ideakehittely tapahtuu normaalin tarkesuunnittelun yhteydessä. Seuraavassa esitetään jakson liittymät ja niiden kehittälyideat.

#### Hattulan liittymä—Parolanharju

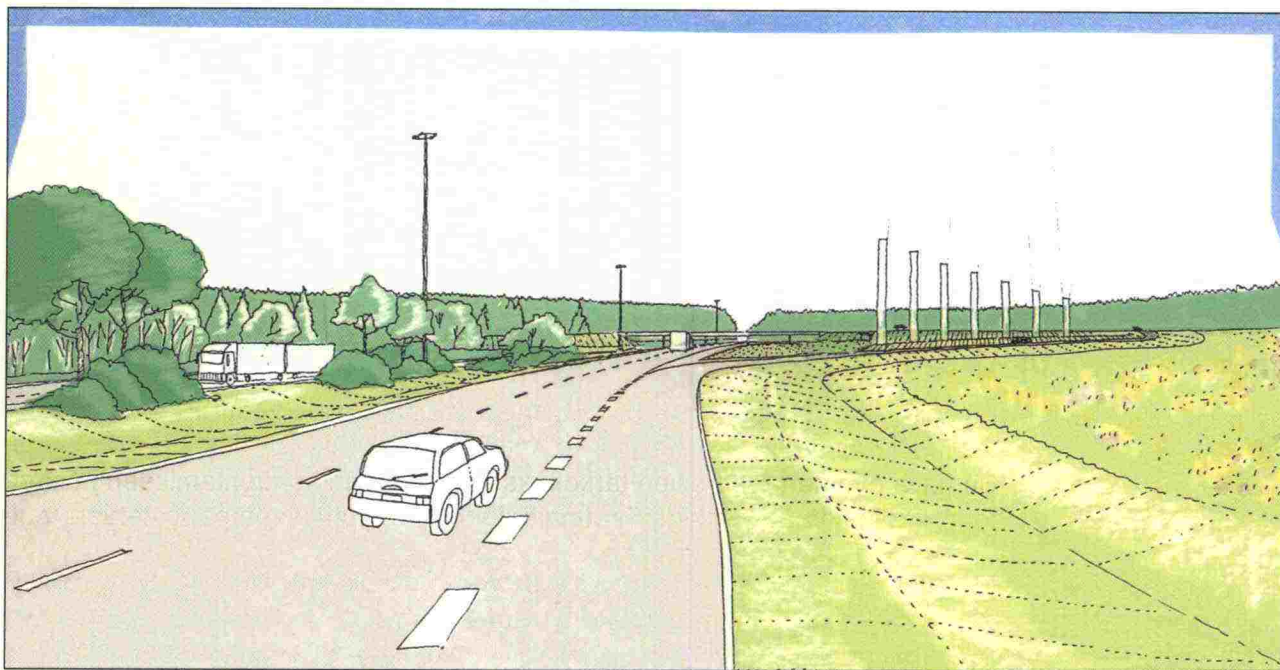
Ideana esitetään tässä kohdassa suurelta osaltaan menetetyn Parolanharjun tuomista muistumana tai muotoaiheena liittymäympäristöön. Erityisen suositeltavaa harjumaisten kasvillisuuden sekä hiekan ja soran tavallisesta poikkeava käyttö pintamateriaalina.

#### littalan liittymä—kilpailuidean kehittäminen

Kalvolan kunta, Hämeen tiepiiri ja littalan lasitehdas järjestivät ideakilpailun littalan liittymän tulevasta ympäristöstä. Idean kehittälystä, käytöstä ja tarkesuunnittelusta vastaa Hämeen tiepiiri.

#### Jutikkalan liittymä—Valkeakosken ”piiput”, turistitie

Ideana ehdotetaan Valkeakosken tien (Jutikkala - Kulju) kehittämistä turistitienä ja Jutikkalan sekä Kuljun liittymien samankaltaista käsittelyä tätä korostavana tekijänä. Ajatuksina on esitetty molempien metsäliittymien avaamista, istuttamista puolijaloilla puilla kuten lehtikuusilla, ja Valkeakosken piippujen tuomista muotoaiheena liittymään.



Kuva 27. Valkeakosken piiput Jutikkalan liittymässä.



### **Toijalan liittymä—Terisjärven puurakenteet ja Toijalan silta**

Toijalan liittymää edeltää etelästä saavuttaessa voimakas kallioleikkaus, jonka molemmissa päissä on sillat, missä on käytetty erityisiä puutehosteita. Lisäksi tähän kohtaan on ideoitu puupintaista tai -rakenteista meluaitaa. Tämä tavallisuudesta poikkeava väyläympäristö leimaa Toijalan liittymää, eikä itse liittymäalueelle ehdoteta erityistehosteita.

### **Konhon liittymä—vesimaisema**

Konhon liittymässä on koko Helsinki - Tampere välin komeimmat vesistö-näkymät. Näiden näkymien korostaminen ja maiseman säilyttäminen avoimena liittymäalueella riittävät takaamaan tälle liittymälle voimakkaan oman leiman.

### **Lempäälän liittymät—metsäliittymät**

Molemmat Lempäälän liittymät sijaitsevat metsäalueella. Näissä liittymissä ehdotetaan metsäisyyttä korostettavaksi mahdollisimman lähelle väylää jätettävillä metsänreunoilla, ramppialueiden sisäpuolelle jäävillä metsäsaarekkeilla ja selkeällä ja voimakkaalla uudella metsäistutuksella.

### **Kuljun liittymä—Valkeakosken ”piiput”, turistitie**

Turistitien toinen pää, vastaavat ideat kuin Jutikkalan liittymässä.

## **7.2 Attraktiot**

### **7.2.1 Lähtökohtia**

Attraktiot ovat tienkäyttäjän kiintopisteitä, joiden kautta hän paikallistaa olinpaikkansa, mieltää etenemisensä ja jotka jäävät matkasta mieleen. Attraktioita voivat olla taajamat, liittymät, levähdysalueet, sillat, poikkeavat maastonmuodot ja kallioleikkaukset, vesistönäkymät ym.

Attraktioiden määrittelyn tarkoitus on tarjota tienkäyttäjälle sopivin aikavälein mielenkiintoa herättäviä ja ylläpitäviä tapahtumia. Attraktioiden sijoitusta toisiinsa ja matkan ajalliseen etenemiseen nähden voi tarkastella ”Toimenpidesuosituksien” -kartoilta aikajaksotuksen (2 minuuttia, 4 kilometriä) kautta.

Attraktioiden käsittelyn tarkoitus on korostaa valittuja attraktioita muusta tieympäristöstä esiin nousevina ja tienkäyttäjälle mieleen jäävinä tapahtumina. Samalla pyritään resurssien tarkoituksenmukaiseen kohdentamiseen ja käyttöön. Valittujen attraktioiden suunnitteluun ja toteutukseen panostetaan muiden vastaavien teemojen jäädessä vähemmälle.

### **7.2.2 Attraktiot välillä Helsinki - Hämeenlinna**

Seuraavassa esittelyssä luetellaan kaikki väyläjakson attraktiot, mutta esitellään vain ne, jotka eivät ole saaneet aiemmin huomiota. Liittymiä koskevat tiedot löytyvät edellisestä kappaleesta ”7.1 Liittymien käsittely”.

### **Keimolanportti**

Keimolanportti on molemmin puolin moottoritietä sijaitseva tankkaus-, huolto- ja palvelupiste. Väylä kulkee Keimolanportin kohdalla leikkauksessa, josta rampit palvelualueelle nousevat. Tiemaisema on muutoin paljas ja askeettinen. Keimolanportista pohjoiseen alkaa meluvallijakso, joka antaa "tie tunnelissa" vaikutelman. Pohjoisesta tultaessa Keimola toimii Helsingin päänsä maamerkinä, merkinä saapumisesta pääkaupunkiseudulle.

Keimolan portti on rakennettu ja valmis ja se toimii nykyiselläänkin maamerkinä. Tiemaiseman elävöittäminen istutuksilla ja kevyen liikenteen sillan korostaminen rakenteilla ja valaisulla on suositeltavaa.

### **Klaukkalan liittymä**

### **Nurmijärven liittymä**

### **Karhukorven levähdysalue**

Karhukorven levähdysalue sijaitsee peltoaukean eteläpäässä, metsänreunan takana. Alueen havaittavuus on erityisen huono johtuen metsittyneestä kumpareesta levähdysalueen ja moottoriväylän välissä. Kun väylän reuna-alueiden käsittely pysyy muuttumattomana ja levähdysalue ei moottoriväylälle näy, jää pelkällä opasteella osoitettu levähdysalue helposti huomaamatta.

Parannustoimenpiteinä suositellaan havaittavuuden korostamista kivisen levähdysalue-aiheen, valaistuksen ja muuttuvan ympäristön käsittelyn (istutukset, hoito) avulla.

### **Salmelanmäen kallioleikkaukset**

Salmelanmäen kallioleikkaukset sijaitsevat metsäisessä kalliokumpareikossa. Kallioleikkaukset ovat pitkähköt ja sijaitsevat molemmin puolin tietä. Kallioleikkaukset eivät ole kuitenkaan kooltaan huomiota herättävät, vaan lähinnä sijaintinsa puolesta ja sävyltään mielenkiintoiset.

Kehittämistoimenpiteinä suositellaan kallioleikkauksen käsittelyä poikkeukselliseksi, muotoa korostavaksi ja kalliopinnan kohdevalaisua toistuvien valopilarein.

### **Hyvinkään eteläinen liittymä**

### **Riihimäen liittymät**

### **Tervakosken kallioleikkaus**

Tervakosken liittymän eteläpuolella sijaitsee lähes symmetrinen, kookas kallioleikkaus. Leikkaus sijaitsee liittymään nähden porttimaisesti, aivan liittymän tuntumassa sen eteläpuolella. Liittymän pohjoispuolella ovat peltoaukeat, joiden yli Tervakosken piiput näkyvät.

Kehittämistoimenpiteinä esitetään kallioleikkauksen käsittelyä istutuksen, karsimisen ja kallion valaisun avulla symmetrisyyttä korostaen.



### **Linnatuulen palvelualue**

Linnatuulen palvelualue sijaitsee Hakoisten alueella Hakoisten linnavuoren eteläpuolella. Palvelualueen eteläpuolella on peltoaukea, itse palvelualue sijaitsee mäntyisellä mäellä ja palvelualueen pohjoispuolella alkavat Hakoisten pellot ja niityt.

Alue toimii nykyisellään voimakkaana väylää jaksottavana maamerkkinä. Ympäristön rakentaminen ja hoito ovat selkeitä ja toimivia ja paikka palvelualueena miellyttävä.

### **Hakoisten linnavuori**

Hakoisten linnavuoren kohdalla vt3:lta avautuu esteetön näkymä itään ja koilliseen, kohti linnavuorta. Tiemaisema on muutoinkin avointa, pelto- ja niittyvoittoista.

Kehittämistoimenpiteenä ehdotetaan Hakoisten linnavuoren tien puoleisen sivun maisemavalaistusta.

### **Janakkalan liittymä**

#### **Hämeen portti, Vanajavesi**

Vanajavesi kurottuu vt3:n viereen Hämeenlinnan kaupungin alueella. Näkymät puistomaisen maakannaksen yli Vanajaveden lahdelle ja sen rannoilla ja takana näkyvään kaupunkiin muodostavat ehdottoman attraktion Hämeenlinnaan saavuttaessa.

Vanajaveden lahden kohta toimii nykyisellään attraktiona, mutta vaatii ympäristönä hoitoa pysyäkseen sellaisena. Väylän ja vesistön välinen maakannas on säilytettävä riittävän avoimena autoilijan katselupisteen korkeudelta.

### **7.2.3 Attraktiot välillä Hämeenlinna - Kulju**

#### **Parolanharju**

Parolanharjun kohdalla Hämeenlinnan pohjoispuolella uusi moottoritie on linjattu harjun halki. Kyseisellä kohdalla harju on aikojen saatossa kaivettu suurelta osalta tasamaaksi, mutta on vielä korkeana pengerleikkauksena tunnistettavissa.

Kehittämisehdotuksena esitetään harjumaiseman korostamista pengerluiskien pintojen erityiskäsittelyillä, kuten maataide ja valaisu.

#### **Kappakallion levähdysalue**

Kappakallion levähdysalue on toinen Hämeenlinna - Tampere -moottoritien levähdysalueista. Se louhitaan Kappakallion kylkeen kallion pohjoispuolelle. Kallioleikkaus tulee kohoamaan levähdyspaikan kohdalla jopa 18 metrin korkeuteen.

Levähdysalue tulee olemaan tärkeä ja näkyvä etappipiste. Tiemaiseman käsittely ehdotetaan tehtäväksi harventamisen, istutusten ja kiviasetelmien avulla niin, että se visuaalisesti ohjaa kulkijoita levähdyspaikalle. Levähdysalueen ympäristö ehdotetaan toteutettavaksi pienipiirteisempänä ja korkeatasoisempana kuin muu vastaava tieympäristö. Kalliopinta ehdotetaan valaistavaksi.

### **Liittalan liittymä**

### **Valkeakosken liittymä**

### **Terisjärvi - Nahkialanvuori**

Terisjärven kohdalla uusi moottoritie leikkaantuu Nahkialanvuoren kylkeen sen pohjoispuolella. Kalliroleikkaus on poikkeuksellisen pitkä ja sen yli johdetaan kaksi puuaiheista kevyen liikenteen siltaa.

Terisjärven kohta on mieleenpainuva poikkeuksellisen tiemiljöönsä takia. Kehittämisperiaatteina ehdotetaan luonto-imagon vahvistamista istutusten luonteella ja puumateriaalin käytöllä soveltuviissa kohdissa.

### **Toijalan liittymä**

### **Konhon vesistönylitys**

Konhon vesistönylitys on suhteellisen nopea ja alava. Tien rakennemaailma on korostuu usean rinnakkaisen penkereen ja sillan vuoksi.

Kehittämisperiaatteina esitetään tien yläpuolisten rakenteiden tarkkaa harkintaa ja karsintaa, siltarakenteiden luomien katvealueiden minimoimista ja vesistöön viittaavaa kasvilajistoa istutuksissa.

### **Lipon palvelualue**

Lipon palvelualue on toinen Hämeenlinna - Tampere -moottoritien palvelualueista. Alue sijaitsee metsäisellä väyläosuudella likimain Konhon ja Lempäälän puolivälissä. Palvelualueen sillaksi on ideoitu tavallisesta poikkeava siltarakenne: purjemainen kantava ylärakenne, joka voidaan valaista.

Tiemaiseman käsittely ehdotetaan tehtäväksi harventamisen, istutusten ja kiviasetelmien avulla niin, että se visuaalisesti ohjaa kulkijoita levähdyspaikalle. Levähdysalueen ympäristö ehdotetaan toteutettavaksi pienipiirteisempänä ja korkeatasoisempana kuin muu vastaava tieympäristö. Sillan ylärakenne ehdotetaan valaistavaksi.

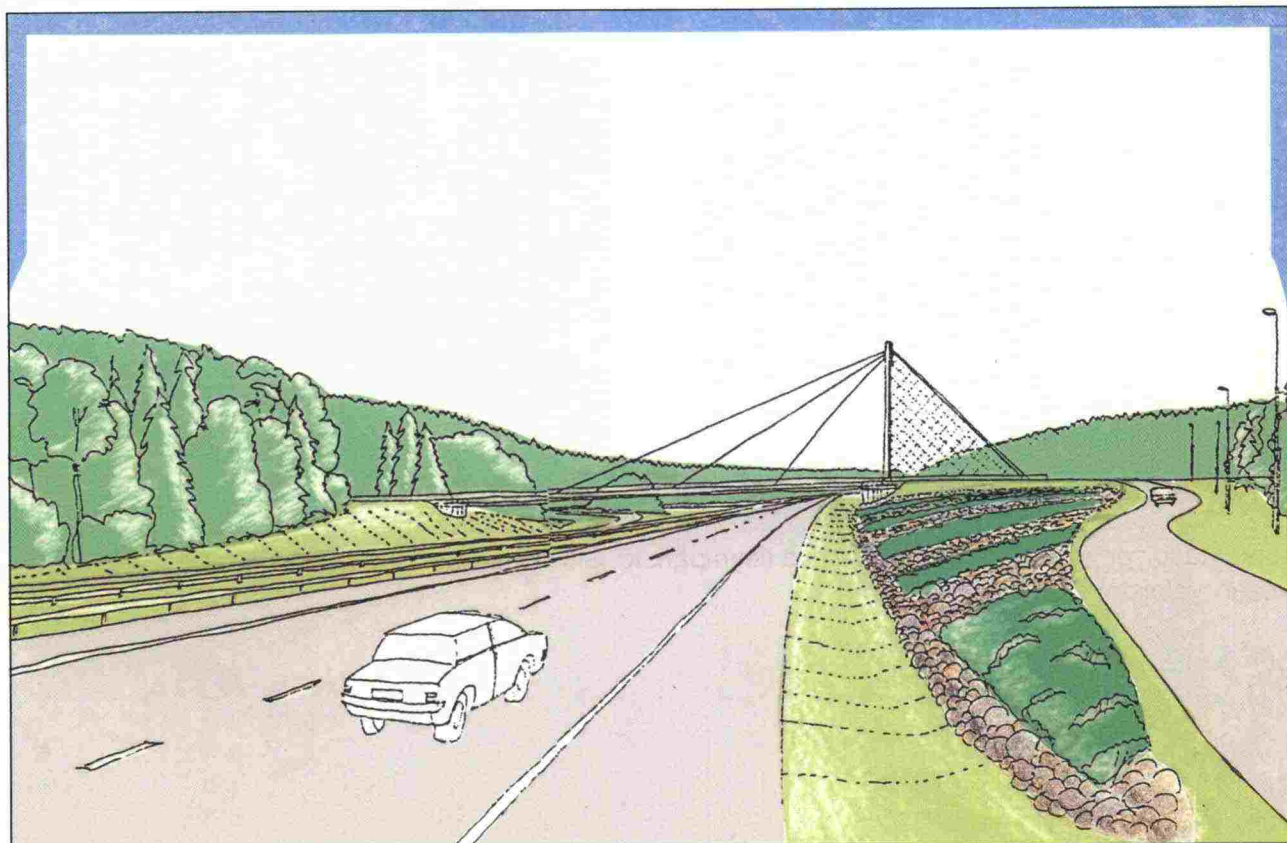
### **Lempäälän eteläinen liittymä**

### **Lempäälän pohjoinen liittymä**





Kuva 28. Nahkialanvuoren kalliioleikkaus Terisjärven kohdalla.



Kuva 29. Lipon palvelualueen liittymä.

## TIELAITOKSEN SELVITYKSIÄ

- 49/1995 Väylien ja maankäytön suunnittelun vuorovaikutus. TIEL 3200326
- 50/1995 Liikenne- ja autokantaennuste 1995-2020. TIEL 3200327
- 51/1995 Liikenneturvallisuus yleisillä teillä v. 1989-93. TIEL 3200328
- 52/1995 Liikenteen seuranta ja häiriöiden havaitseminen. TIEL 3200329
- 53/1995 Niitto- ja vesakonraivaustöiden turvallisuus.
- 54/1995 Veittostensuon koerakenteen toiminta ja laadun arviointi. TIEL 3200330
- 55/1995 Alempiasteinen tieverkko ja kylien elinvoimaisuus. TIEL 3200331
- 56/1995 Yhteenveto tutkimusohjelman julkaisuista (Talvi ja tieliikenne -projekti)  
TIEL 3200332
- 57/1995 Yhteenveto tutkimusohjelman julkaisuista (Talvi ja tieliikenne -projekti),  
englanninkielinen. TIEL 3200332E
- 58/1995 Kestävän kehityksen tierakenteet - Ideakilpailu. TIEL 3200333
- 59/1995 Laatuksiteerien määrittäminen laatuvarusturakentamista varten. TIEL 3200334
- 60/1995 Tien rakenteellisten hidastimien vaikutus ajodynamiikkaan. TIEL 3200335
- 61/1995 Tie maaseudun mahdollisuuksiin. TIEL 3200336
- 62/1995 Soratien tasaisuustunnusluku. TIEL 3200337
- 63/1995 Riista-aitakokeilu valtatiellä 6. TIEL 3200339
- 64/1995 Pääväylät kaupunkialueella - Kaupunkikuvalliset lähtökohdat. TIEL 3200339
- 65/1995 Tiehankkeen suunnittelu- ja päätöksentekoprosessin analyysi: Valtatie 7  
välillä Koskenkylä-Loviisa. TIEL 3200340
- 66/1995 Teknologian siirto; Bauma 1995 -messut. TIEL 3200341
- 67/1995 Teiden ja siltojen kaiteet; Tyyppipiirustuskaitteiden muotoitumahdollisuudet  
ulkonäön ja turvallisuuden kannalta, kaiteiden ja meluesteiden liittäminen  
penkereeltä sillalle. TIEL 3200343
- 68/1995 Mikkelin ohikulkutien vaikutusten jälkiseuranta. TIEL 3200344
- 69/1995 Asfalttimassan ominaisuuksien parantaminen lentotuhkalla. TIEL 3200345
- 70/1995 Suomalaisten päivittäiset toiminnot ja liikkumistarpeet. TIEL 3200246
- 71/1995 Liikennepolitiikkaa etsimässä. TIEL 3200347
- 72/1995 Tienrakennushankkeen suunnitelmien taloudellisuuden ohjaus. TIEL 3200348
- 73/1995 Polttoaineen hinta ja kotitalouksien autonkäyttö. TIEL 3200349
- 74/1995 Kunnittainen liikenne-ennuste 1995-2020. TIEL 3200350
- 75/1995 Teiden rakentamisen teknologian siirto ja innovaatiot, IV SPRINT Workshop

ISSN 0788-3722  
ISBN 951-726-148-9  
TIEL 3200351